LEGOLAND JAPANに係る
環境影響評価準備書

資　　料　　編

（レクリエーション施設の建設）

平成２５年９月

Merlin Entertainments Group Limited

目　　次

頁

【事業計画等】

資料１－１　LEGOLANDの海外事例写真 ･････････････････････････････ 1
資料１－２　新施設の供用時における発生集中交通量 ･････････････････ 3
資料１－３　建設機械の稼働による予測時期 ･････････････････････････ 14
資料１－４　工事関係車両の走行による予測時期 ･････････････････････ 19

【地域概況】

資料２－１　金城ふ頭の開発計画 ･････････････････････････････････ 24
資料２－２　予測時期における金城ふ頭開発事業の交通量付加の考え方･･･ 26
資料２－３　大気汚染に係る環境基準等 ･････････････････････････････ 42
資料２－４　騒音に係る環境基準 ･････････････････････････････････ 44
資料２－５　水質汚濁に係る環境基準等 ･････････････････････････････ 45
資料２－６　土壌の汚染に係る環境基準 ･････････････････････････････ 51
資料２－７　ダイオキシン類に係る環境基準 ･････････････････････････ 52
資料２－８　騒音に係る規制 ･････････････････････････････････････ 53
資料２－９　振動に係る規制 ･････････････････････････････････････ 57
資料２－１０　水質に係る規制 ･･･････････････････････････････････ 60
資料２－１１　地盤に係る規制 ･･･････････････････････････････････ 62
資料２－１２　緑化に係る規制 ･･･････････････････････････････････ 63
資料２－１３　動植物リスト等 ･･･････････････････････････････････ 65

【大 気 質】

資料３－１　風向・風速の異常年検定 ･････････････････････････････ 83
資料３－２　高さ別、風力階級別出現頻度及び年間風配図 ･･････････････ 90
資料３－３　建設機械の稼働による大気汚染の予測手法･････････････････ 94
資料３－４　建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた気象条件 ････ 97
資料３－５　建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた排出量の
　　算定 ･･･ 100
資料３－６　建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた変換式の
　　設定･･ 103
資料３－７　調査場所及び予測場所の道路断面･･････････････････････････ 105
資料３－８　自動車交通量 ･･･････････････････････････････････････ 106
資料３－９　平均走行速度 ･･･････････････････････････････････････ 112

資料３－１０　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測手法 ･･ 114
資料３－１１　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた気象条件 ･･････････････････････････････ 116
資料３－１２　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた排出量の算定 ･･････････････････････････ 118
資料３－１３　道路交通センサスによる事業予定地周辺道路の交通量の推移 ･･ 120
資料３－１４　工事関係車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量 ･･ 121
資料３－１５　工事関係車両及び新建築物関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた変換式の設定 ･･････････････････････ 125
資料３－１６　新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量 ･･ 127

【騒　　音】

資料４－１　環境騒音現地調査結果 ･･････････････････････････････････ 129
資料４－２　建設機械の稼働に伴う騒音の予測手法 ･･････････････････ 130
資料４－３　建設機械の各中心周波数別音圧レベル ･･････････････････ 131
資料４－４　回折減衰について ･･････････････････････････････････････ 132
資料４－５　透過損失について ･･････････････････････････････････････ 133
資料４－６　建設機械稼働時における騒音レベルの最大値（敷地境界上）･ 135
資料４－７　調査場所及び予測場所の道路断面 ･･････････････････････ 136
資料４－８　道路交通騒音現地調査結果 ･･････････････････････････････ 137
資料４－９　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による騒音の予測手法 ･･ 139
資料４－１０　工事関係車両の走行による騒音及び振動の予測に用いた時間交通量 ･･ 141
資料４－１１　工事中における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果 ･･ 157
資料４－１２　新施設の供用に伴う騒音の予測手法 ･･････････････････ 161
資料４－１３　新施設関連車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量 ･･ 162
資料４－１４　供用時における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果 ･･ 178

【振　　動】

資料５－１　環境振動現地調査結果 ･････････････････････････････････ 182
資料５－２　建設機械の稼働に伴う振動の予測手法 ･････････････････････ 183
資料５－３　振動による影響と振動レベルについて ･････････････････････ 184
資料５－４　地盤卓越振動数調査 ･････････････････････････････････････ 185
資料５－５　道路交通振動現地調査結果 ･･････････････････････････････ 186
資料５－６　工事関係車両の走行による振動の予測手法 ･････････････････ 188
資料５－７　道路交通振動の振動レベルの時間別予測結果 ･･････････････ 195

【水質・底質】

資料６－１　供用時における水質の予測手法 ･････････････････････････ 203

【土　　壌】

資料７－１　事業予定地及びその近傍の土壌調査について ･････････････ 204

【廃棄物等】

資料８－１　工事中の廃棄物等の算出方法及び発生量 ･････････････････ 208
資料８－２　供用時の廃棄物等の算出方法及び発生量 ･････････････････ 212

【温室効果ガス等】

資料９－１　工事中における温室効果ガスの算出方法及び排出量 ･･････････ 217
資料９－２　存在・供用時における温室効果ガスの算出方法及び
　　排出量 ･･･ 228

【安 全 性】

資料１０－１　自動車断面交通量の時間変動 ･････････････････････････ 240
資料１０－２　歩行者及び自転車断面交通量の時間変動 ･････････････････ 248

＜略　　称＞

以下に示す条例名及び名称については、基本的に略称を用いた。

条例名及び名称	略　　称
「県民の生活環境の保全等に関する条例」（平成15年愛知県条例第７号）	「愛知県生活環境保全条例」
「県民の生活環境の保全等に関する条例施行規則」（平成15年愛知県規則第87号）	「愛知県生活環境保全条例施行規則」
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例」（平成15年名古屋市条例第15号）	「名古屋市環境保全条例」
「市民の健康と安全を確保する環境の保全に関する条例施行細則」（平成15年名古屋市規則第117号）	「名古屋市環境保全条例施行細則」
名古屋市国際展示場	国際展示場
名古屋臨海高速鉄道	あおなみ線
大気汚染常時監視測定局	常監局
一般環境大気測定局	一般局
自動車排出ガス測定局	自排局

資料１－１　LEGOLAND の海外事例写真

［本編 p.4 参照］

LEGOLAND JAPAN の類似施設として、LEGOLAND の海外事例（写真）を図－１に示す。
LEGOLAND JAPAN についても、同等の施設とする予定である。

出入口		出入口ゲート (Front Gate Entry Feature)
商業		ショッピング (The Big Shop)
飲食		レストラン (Market Restaurant)
シアター		映像館 (4D Theater)

図－１(1)　LEGOLAND 海外事例写真

アトラクション		ミニランド(港) (Miniland Examples:Harbor)
		ボートスクール (Boating School)
		テクニックコースター (Technic Coaster)
		タワー (Heege Towers)

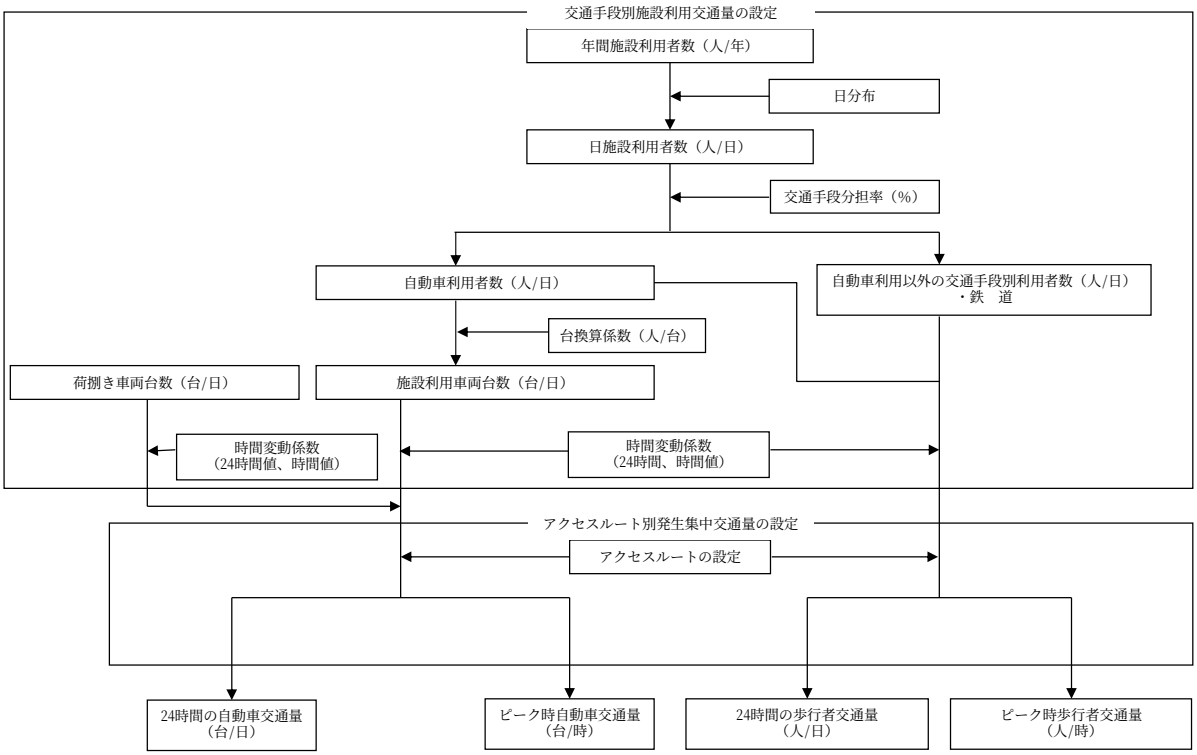
図－１(2)　LEGOLAND 海外事例写真

資料１－２　新施設の供用時における発生集中交通量

［本編 p.9,133,179,278,283,284 参照、資料編 p.231 参照］

１．算出手順

供用時における発生集中交通量等の推計は、図－１に示すフローによった。



注）図中の歩行者は、施設利用者をいう。

図－１　供用時における発生集中交通量の推計

２．施設利用交通量

(1)　施設利用者数の推計

①　年間施設利用者数の設定

全区域が供用した場合の年間施設利用者数は､既存の LEGOLAND の実績及び日本国内で実施したマーケット調査結果をもとに 180 万人とした。

②　施設利用者数の設定

日最大及び日平均施設利用者数は、来場者層が類似する名古屋市東山動植物園の実績を参考に設定した（表－１参照)。

ここで、本事業は、1 期区域、2 期区域と段階的に供用する計画であるが、1 期区域のみが供用した時点で、全区域が供用した場合と同数の施設利用者数が来るものとした。

なお、現在事業予定地内にある駐車場及び国際展示場第 1 展示館は、近隣に移される計画であることから、ここで設定した施設利用者数は、新施設の供用に伴う増加交通量とした。（金城ふ頭の開発計画は、資料２－１（p.24）参照）

表－１　施設利用者数［増加交通量］

単位：人/日

区　分	日最大	日平均
通　年	22,859	4,932
平　日	12,594	2,965
休　日	22,859	8,444

注）通年の日最大は、年間を通じた最大の利用者数、通年の日平均値は、利用者数の年平均値を意味する。

(2)　交通手段別施設利用者数の推計

①　交通手段分担率の設定

交通手段分担率は、国際展示場において開催された比較的規模の大きいイベントの利用状況の調査結果をもとに推計し、表－２に示すとおり設定した。

表－２　交通手段分担率

単位：%

区　分	自動車	鉄　道	合　計
日平均の通年及び平日に使用	70	30	100
日平均の休日及び日最大の平日に使用	60	40	100
日最大の通年及び休日に使用	55	45	100

② 交通手段別施設利用者数の設定

交通手段分担率から交通手段別施設利用者数を算出した。この結果は、表－３に示すとおりである。

表－３ 交通手段別施設利用者数

単位：人/日

区 分	日最大			日平均		
	自動車	鉄 道	合 計	自動車	鉄 道	合 計
通 年	12,572	10,287	22,859	3,452	1,480	4,932
平 日	7,556	5,038	12,594	2,076	890	2,965
休 日	12,572	10,287	22,859	5,066	3,378	8,444

注）端数処理により、各交通手段別発生集中交通量とこれらの合計は一致しない。

(3) 施設利用車両の推計

① 台換算係数の設定

台換算係数は、想定する来場者層（子供を持つファミリー層）を考慮し、表－４に示すとおり設定した。

表－４ 台換算係数

単位：人/台

区 分	台換算係数
日平均の通年及び平日に使用	2.7
日平均の休日及び日最大の平日に使用	3.0
日最大の通年及び休日に使用	3.3

② 施設利用車両台数の設定

台換算係数から施設利用車両台数を算出した。この結果は、表－５に示すとおりである。

表－５ 施設利用車両台数

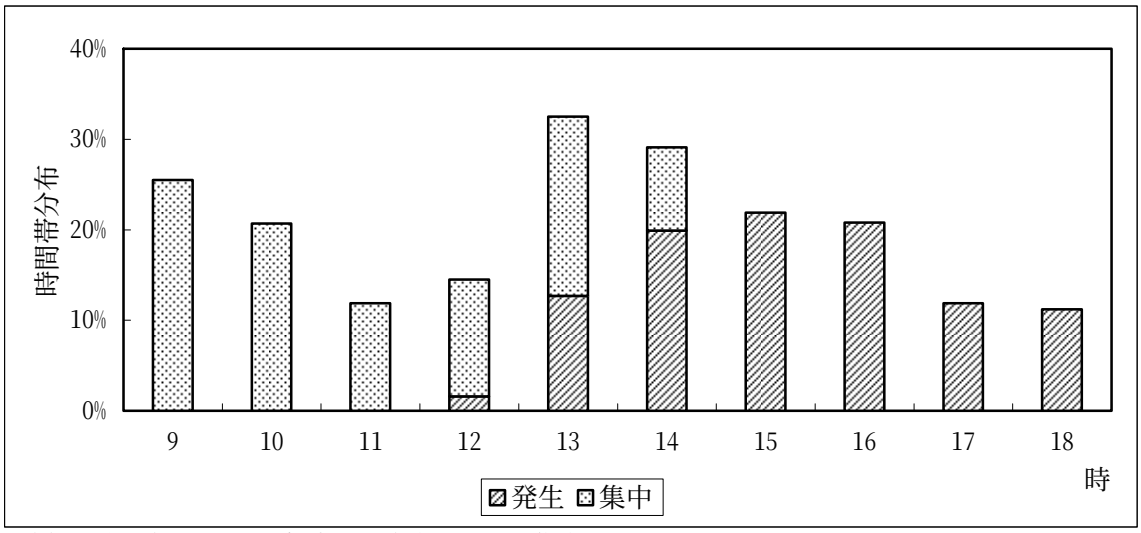
単位：台/日

区 分	日最大	日平均
通 年	3,810	1,279
平 日	2,519	769
休 日	3,810	1,689

(4)　時間交通量の推計

①　時間帯分布の設定

本施設の利用時間は、10～18 時の 8 時間とし、1 時間毎の施設利用車両台数及び歩行者交通量は、平成 22 年度に名古屋市が行った国際展示場における来退場者数調査結果[注)]を参考にして設定した。時間帯分布は、図－2 に示すとおりである。



注）1 時間毎の比率の合計は、発生 100%、集中 100%となっている。

図－2　時間帯分布

注）調査時期は、平成 22 年 11 月 27 日（土）であり、国際展示場のイベント開催日に調査を行っている。

② ピーク時交通量の設定

ピーク時自動車交通量及びピーク時歩行者交通量は、前掲図－２に示す時間帯分布のうち、発生集中のピーク時間における発生ピーク率 12.7%、集中ピーク率 19.8%を用いて算出した。ピーク時自動車交通量は表－６に、ピーク時歩行者交通量は表－７に示すとおりである。

表－６　ピーク時自動車交通量

単位：台/時

区　分	日最大			日平均		
	発　生	集　中	発生集中	発　生	集　中	発生集中
通　年	484	754	1,238	162	253	415
平　日	320	499	819	98	152	250
休　日	484	754	1,238	215	334	549

表－７　ピーク時歩行者交通量

単位：人/時

区　分		日　最　大		日　平　均	
		鉄　道	徒　歩	鉄　道	徒　歩
通　年	発　生	1,306	1,597	188	438
	集　中	2,037	2,489	293	683
	発生集中	3,343	4,086	481	1,121
平　日	発　生	640	960	113	264
	集　中	998	1,496	176	411
	発生集中	1,638	2,456	289	675
休　日	発　生	1,306	1,597	429	643
	集　中	2,037	2,489	669	1,003
	発生集中	3,343	4,086	1,098	1,646

注）徒歩とは、集約駐車場を利用する自動車利用者をいう。

３．荷捌き車両台数

(1)　発生集中交通量（荷捌き車両）の推計

本施設の荷捌き車両台数は、事業計画より、1 日あたり 20 台とした。

(2)　時間交通量の推計

本施設の荷捌き作業は、施設利用者への影響を考慮し、施設利用時間帯（10 時から 18 時）及びその前後 1 時間を避け、開園前の 8 時から 9 時と、閉園後の 19 時から 20 時に行うものとした。

荷捌き車両の時間交通量は表－８に示すとおりである。

表－８　荷捌き車両の時間交通量

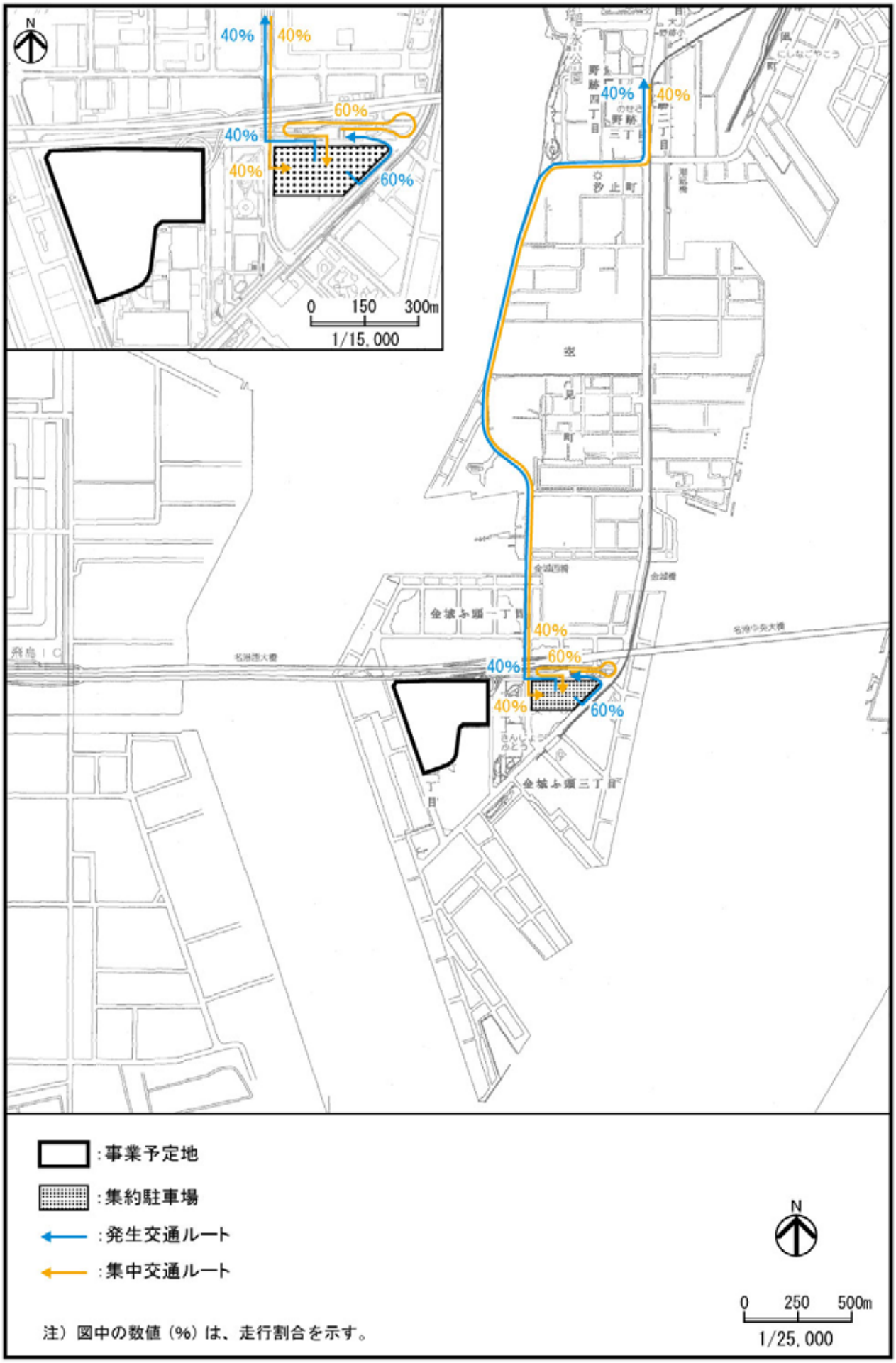
時間帯	時間交通量（台）	時間帯	時間交通量（台）
08:00～09:00	10	14:00～15:00	0
09:00～10:00	0	15:00～16:00	0
10:00～11:00	0	16:00～17:00	0
11:00～12:00	0	17:00～18:00	0
12:00～13:00	0	18:00～19:00	0
13:00～14:00	0	19:00～20:00	10

４．アクセスルートの設定

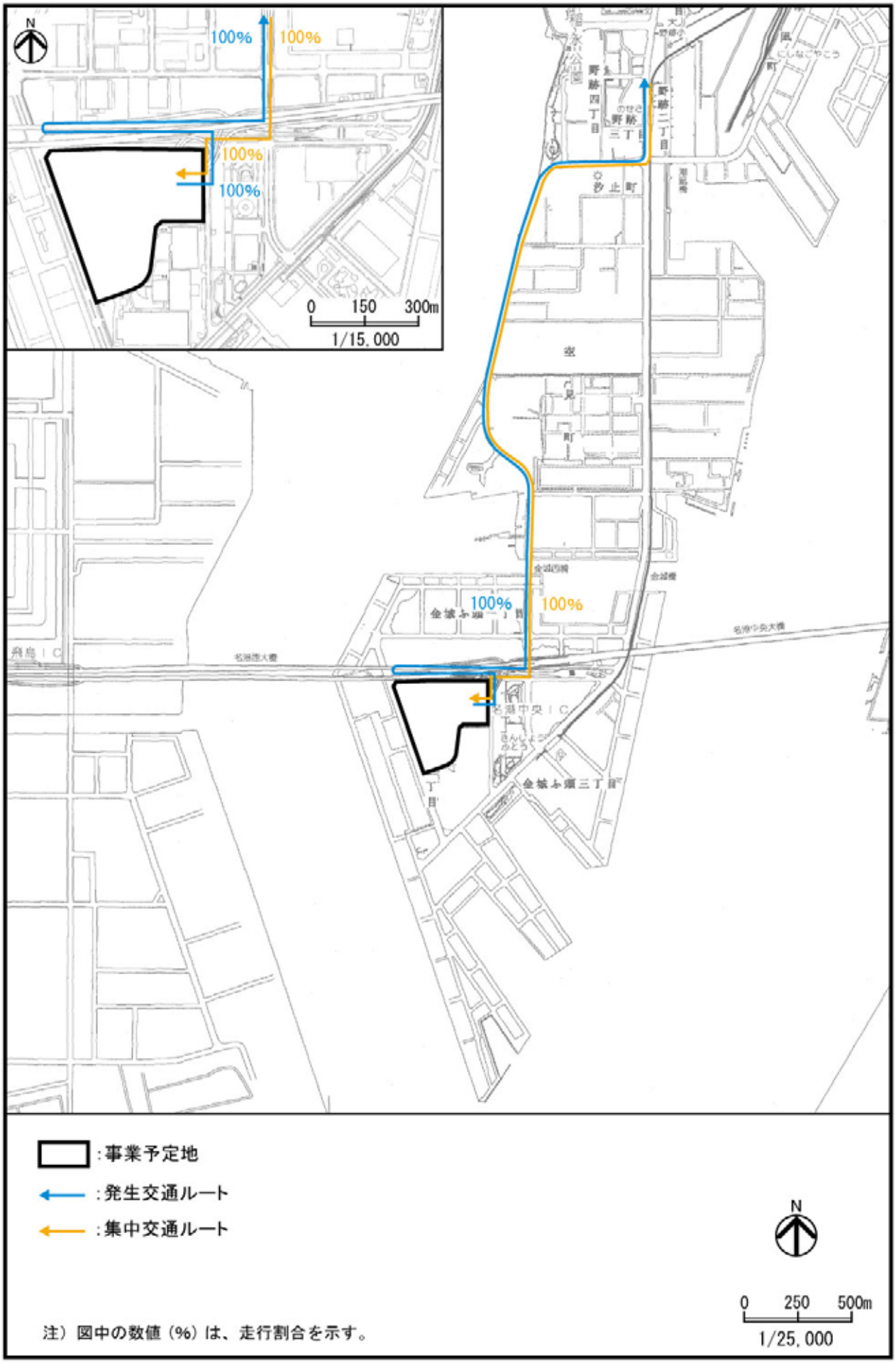
(1)　自動車のアクセスルートの設定

新施設に係る自動車のアクセスルート及びこの交通量分担比率は、通行規制や交通状況、平成 23 年度に名古屋市が行ったリニア・鉄道館直近駐車場における車両追跡調査結果[注)]等を勘案して、図－３に示すとおり発生集中別に設定し、事業予定地周辺の道路区間別発生集中別交通量（台/日）を算出した。

注）調査時期は、平成 23 年 5 月 1 日（日）であり、国際展示場のイベント開催日に調査を行っている。



図－３(1)　自動車発生集中交通のアクセスルート（施設利用車両）



図－３(2)　自動車発生集中交通のアクセスルート（荷捌き車両）

(2)　歩行者の主要なアクセスルートの設定

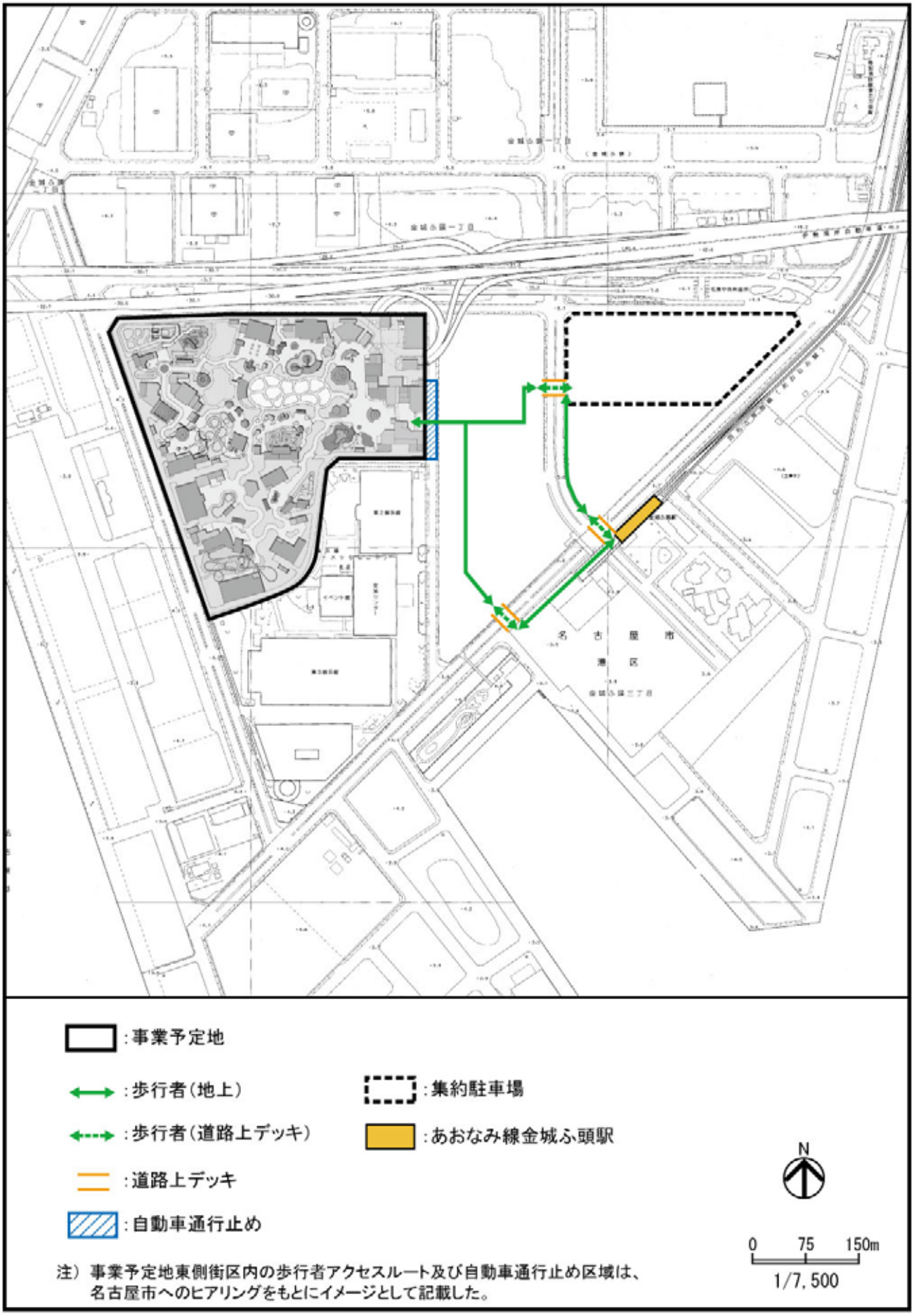
新施設に係る歩行者の主要なアクセスルート及びこの交通量分担比率は、交通手段別に以下のように設定した。

①　鉄道利用者

鉄道利用者は図－４に示すとおり、あおなみ線金城ふ頭駅からのアクセスルートを想定した。

②　徒　　歩

徒歩は図－４に示すとおり、集約駐車場からのアクセスルートを想定した。



図－４　歩行者（鉄道利用者及び集約駐車場利用者）のアクセスルート

資料１－３　建設機械の稼働による予測時期

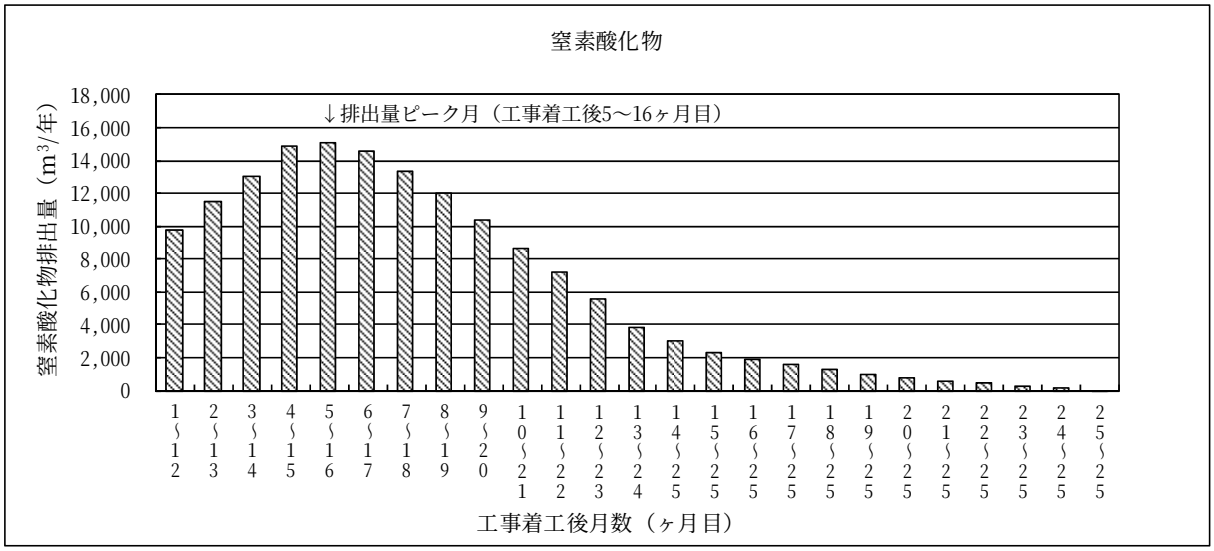
［本編 p.16,88,95,142,184 参照］

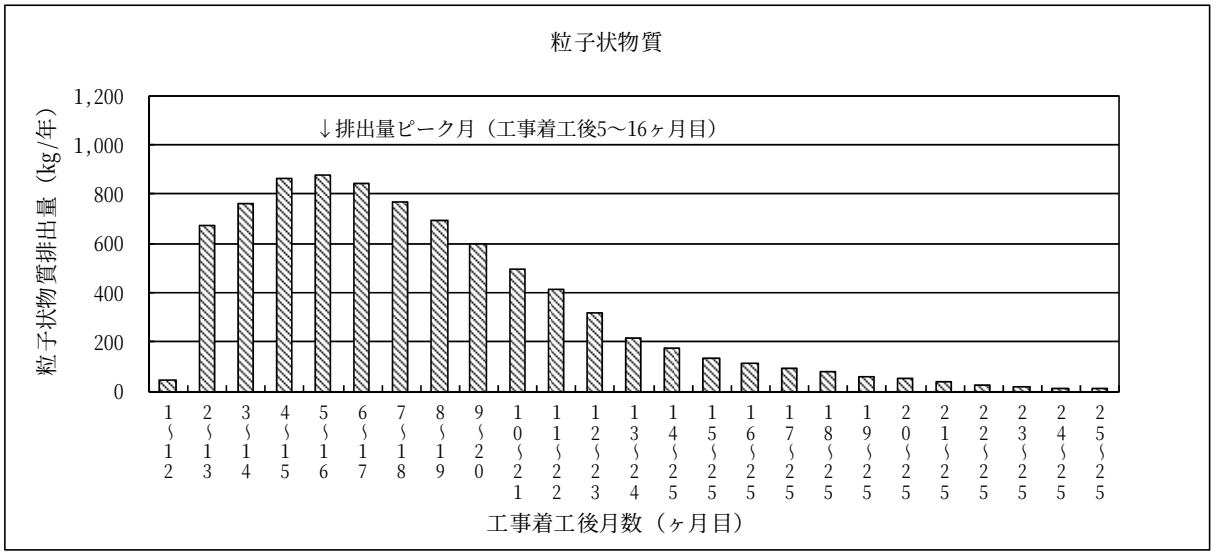
１．大気質

建設機械の稼働による窒素酸化物及び粒子状物質の年間排出量（12 ヶ月積算値）は、次に示すとおりである。

予測時期は、1 期区域では、両物質とも排出量が最大となる工事着工後 5～16 ヶ月目、2 期区域では、窒素酸化物については、工事着工後 3～14 ヶ月目、粒子状物質については、工事着工後 8～19 ヶ月目とした。

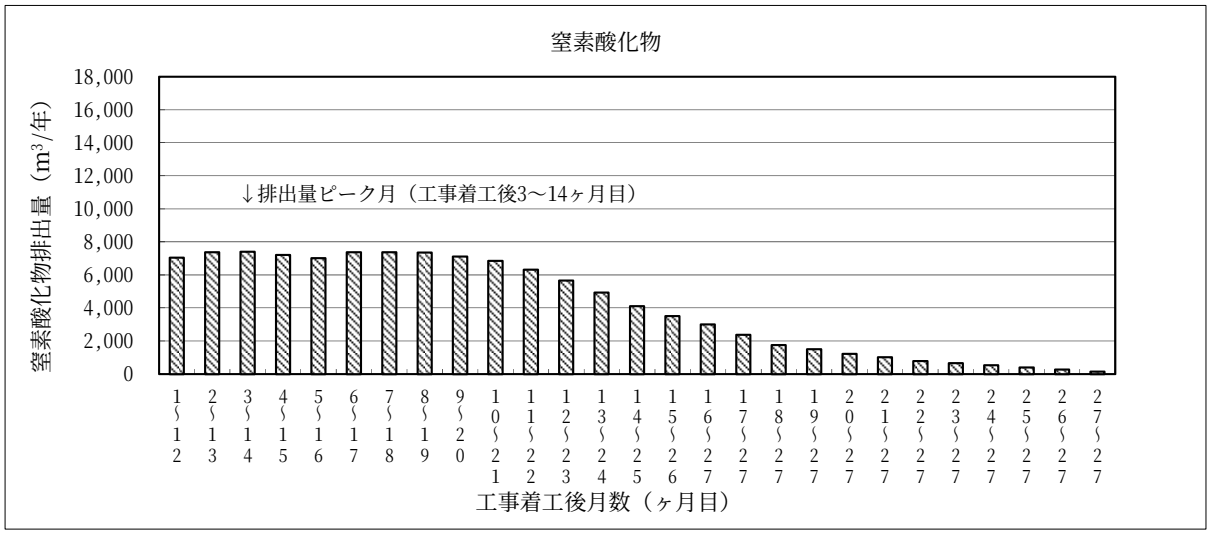
【1 期区域】

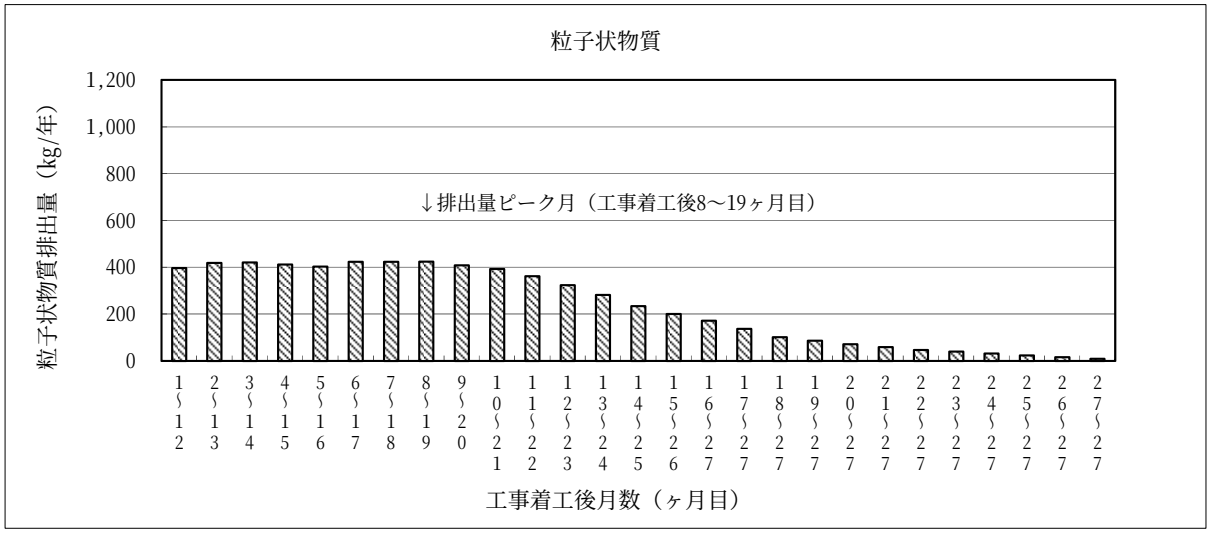




注）排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に基づき算出した。

【2 期区域】



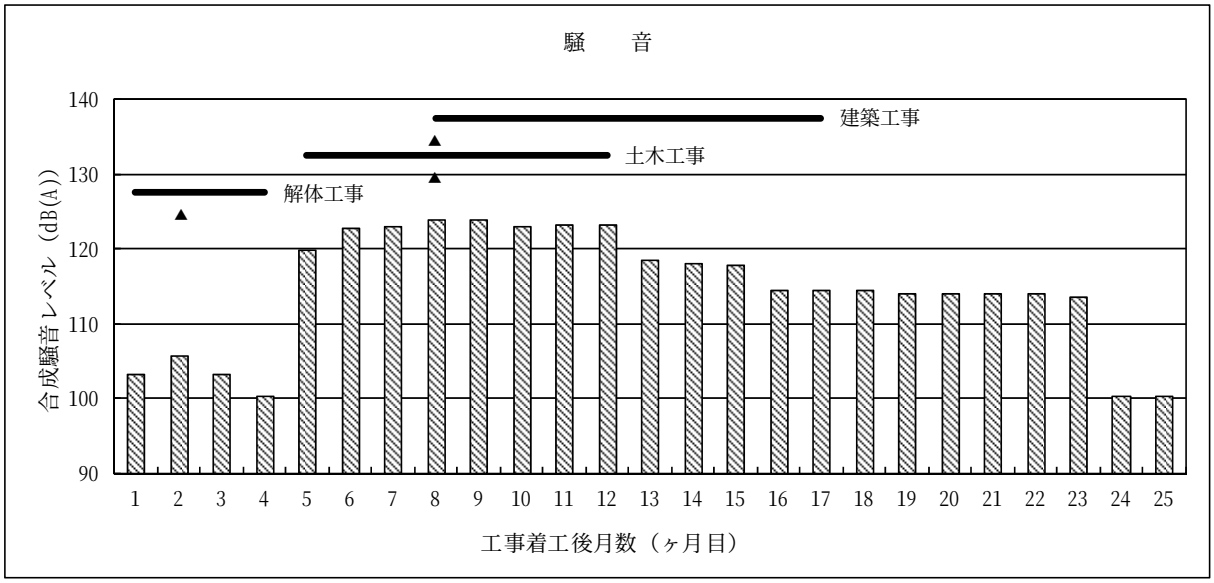


注）排出係数は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に基づき算出した。

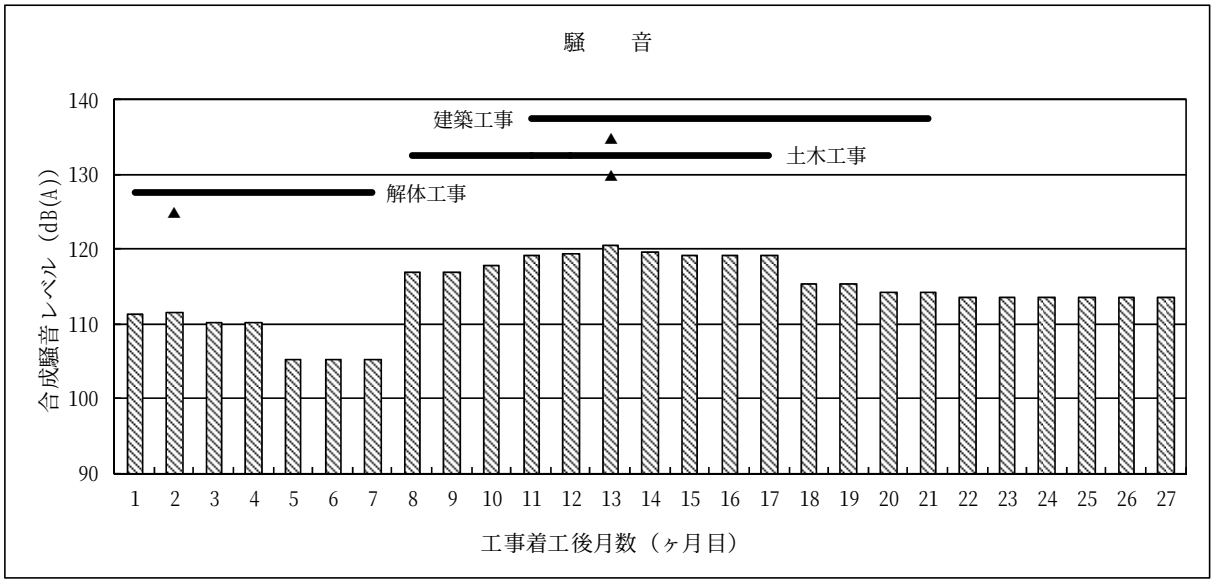
２．騒音・振動

１期区域及び２期区域について、各月における建設機械の稼働による合成騒音レベル及び合成振動レベルは、次に示すとおりである。

【1 期区域】



【2 期区域】



注)1:各建設機械の稼働による騒音レベルのベースを合わせるために、各建設機械の音圧レベルから A 特性パワーレベルに換算し、これにより、合成騒音レベルを算出した。

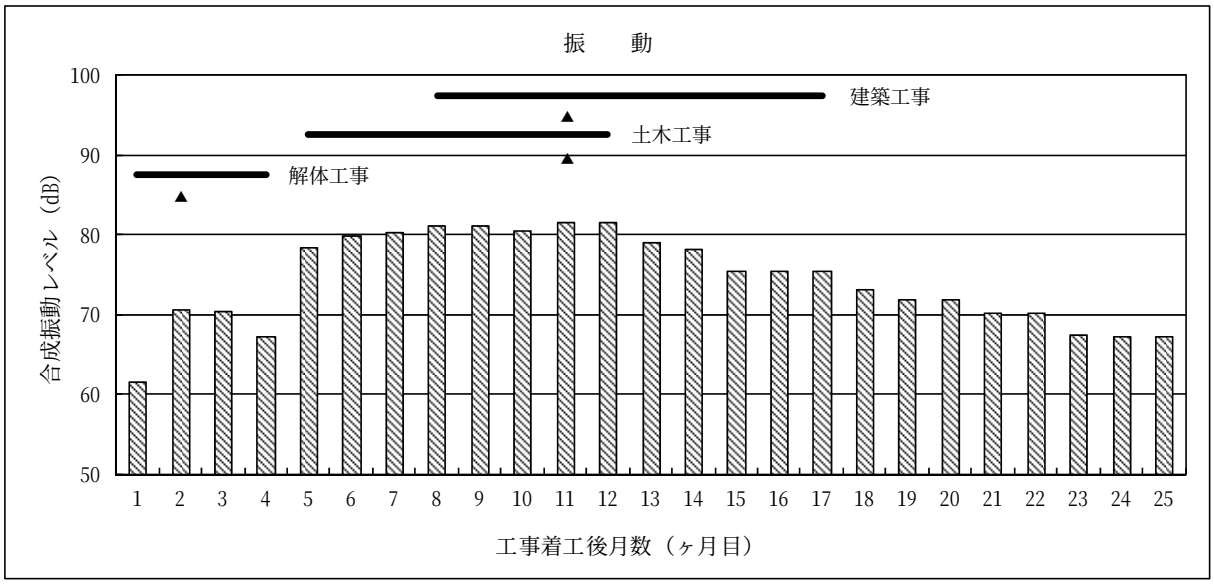
2:各建設機械の音圧レベルは、資料４－３（p.129）に示すとおりである。

3:グラフ中の横棒は、各工種の施工期間を示す。

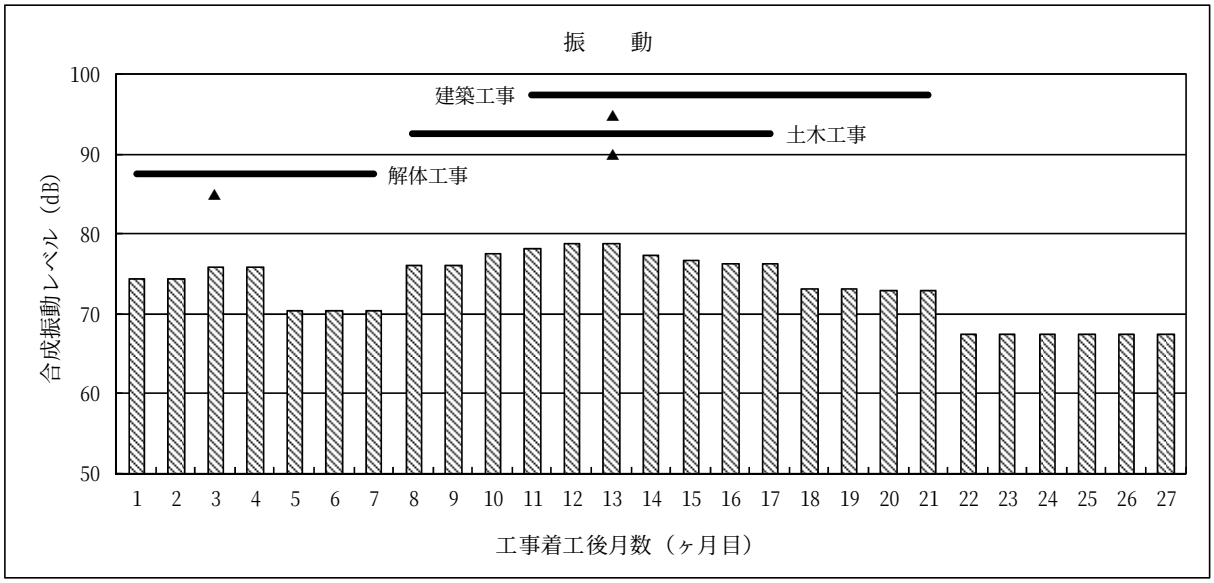
4:グラフ中の「▲」は、各工種の施工期間中における最大値が算出される箇所を示す。

5:グラフの数値は、建設機械のパワーレベルを合成したものであり、事業予定地周辺の予測値を示すものではない。

【1 期区域】



【2 期区域】



注)1:各建設機械の稼働による振動レベルのベースを合わせるために、振動源より基準点までの距離が 7 mにおける振動レベルに換算し、これにより、合成振動レベルを算出した。

2:各建設機械の振動レベルは、本編第 2 部 第 3 章 3-1-3 (4) ② イ「建設機械の基準点における振動レベル」（本編 p.185）に示すとおりである。

3:グラフ中の横棒は、各工種の施工期間を示す。

4:グラフ中の「▲」は、各工種の施工期間中における最大値が算出される箇所を示す。

5:グラフの数値は、建設機械の振動レベルを合成したものであり、事業予定地周辺の予測値を示すものではない。

予測時期は、各工種の施工期間において、それぞれ合成騒音レベルや合成振動レベルが最大となる以下の時期とした。

【1 期区域】

環境要素	工　事　内　容	予　測　時　期
騒　　音	解体工事	工事着工後　2 ヶ月目
	土木・建築工事	〃　8 ヶ月目
振　　動	解体工事	〃　2 ヶ月目
	土木・建築工事	〃　11 ヶ月目

【2 期区域】

環境要素	工　事　内　容	予　測　時　期
騒　　音	解体工事	工事着工後　2 ヶ月目
	土木・建築工事	〃　13 ヶ月目
振　　動	解体工事	〃　3 ヶ月目
	土木・建築工事	〃　13 ヶ月目

資料１－４　工事関係車両の走行による予測時期

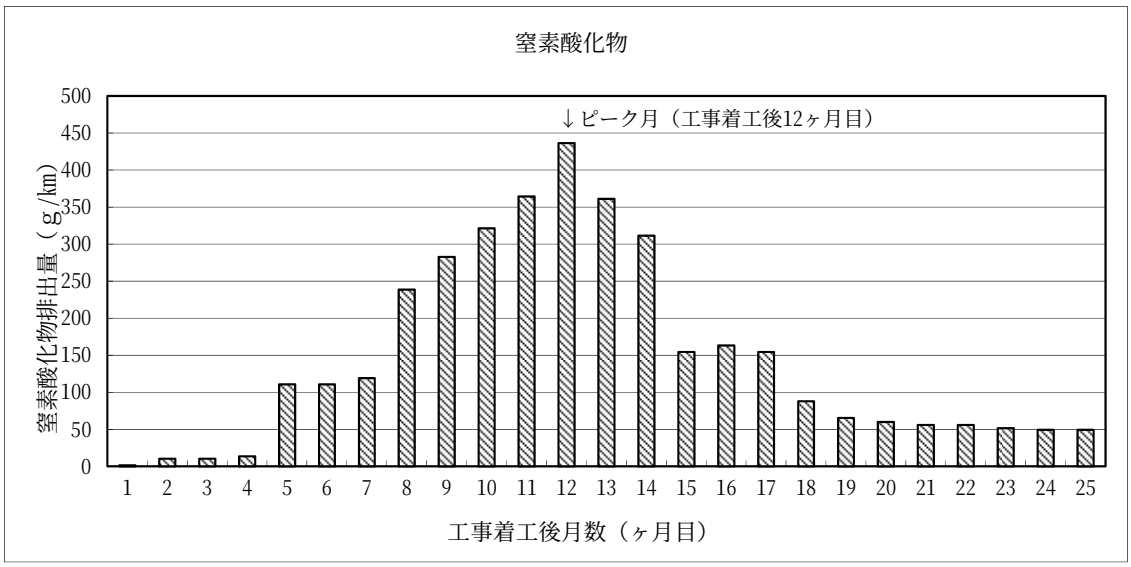
［本編 p.17,106,120,155,193,259 参照］

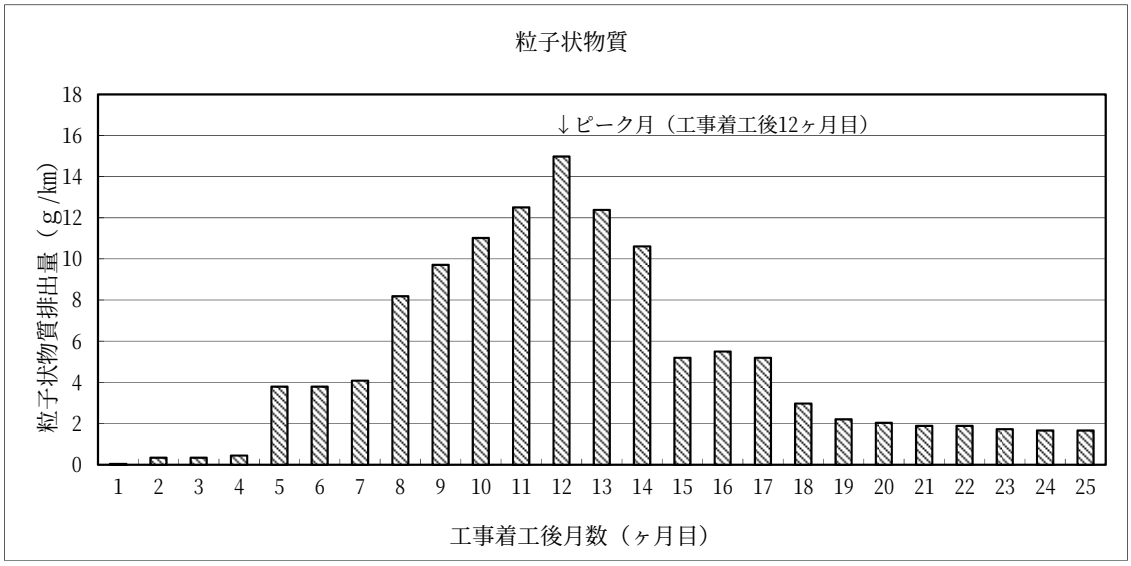
１．大気質

工事関係車両の走行による窒素酸化物及び粒子状物質の月別排出量は、次に示すとおりである。

予測時期は排出量が最大となる時期とし、1 期区域では両物質ともに工事着工後 12 ヶ月目、2 期区域では両物質ともに工事着工後 14 ヶ月目とした。

【1 期区域】

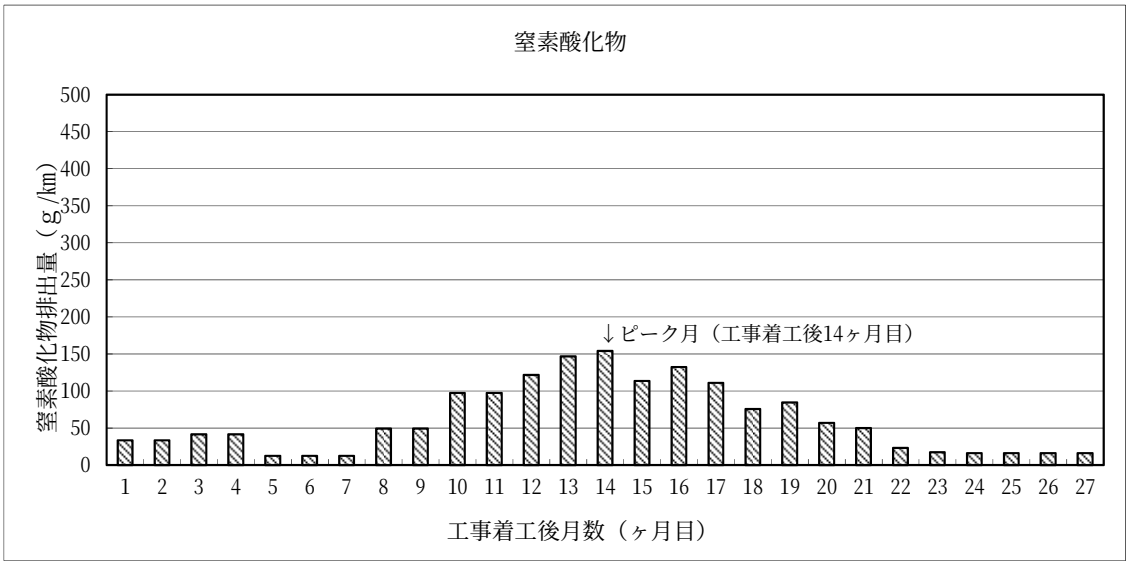


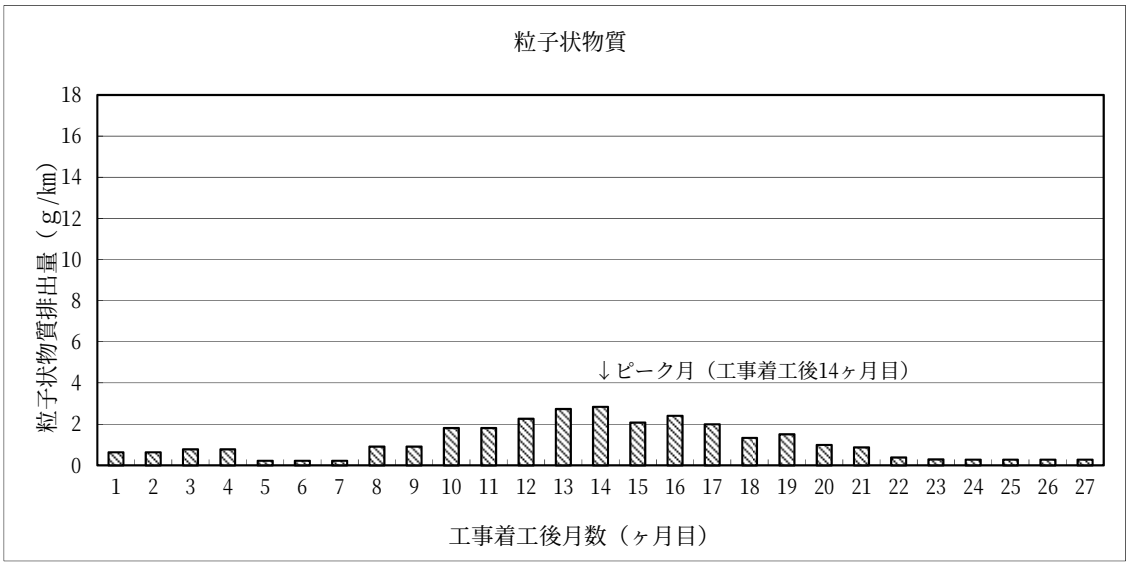


注)1:排出係数は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」（国土交通省国土技術政策総合研究所資料第 671 号，平成 24 年）に示す平均走行速度 60 ㎞/時の数値を用いた。

2:排出量は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

【2 期区域】





注)1:排出係数は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」（国土交通省国土技術政策総合研究所資料第 671 号，平成 24 年）に示す平均走行速度 60 ㎞/時の数値を用いた。

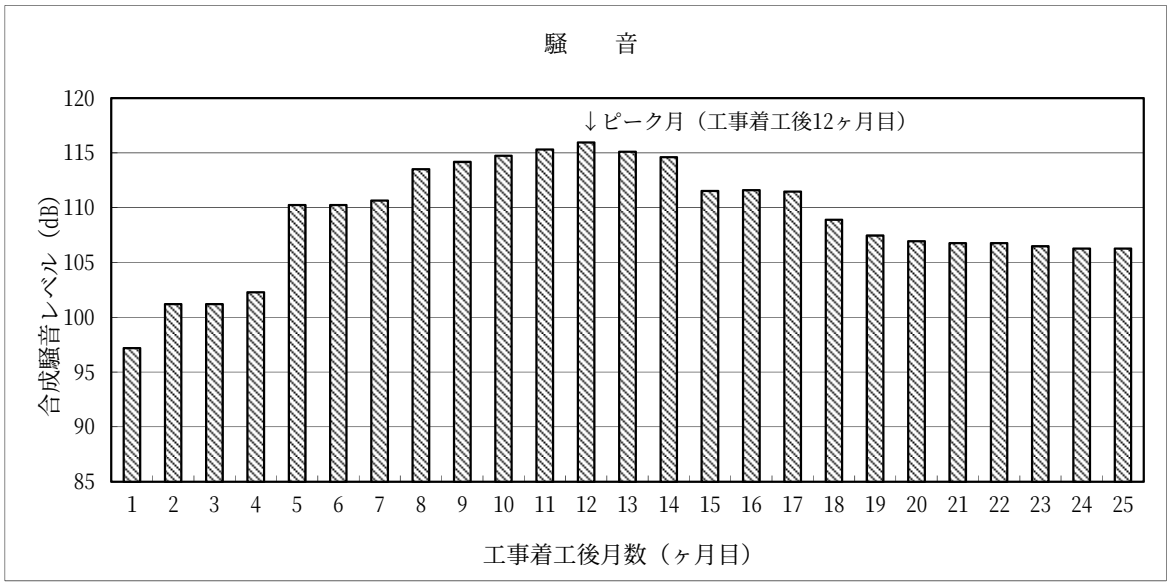
2:排出量は、車種別工事関係車両台数及び排出係数を用いて算出した。

２．騒　音

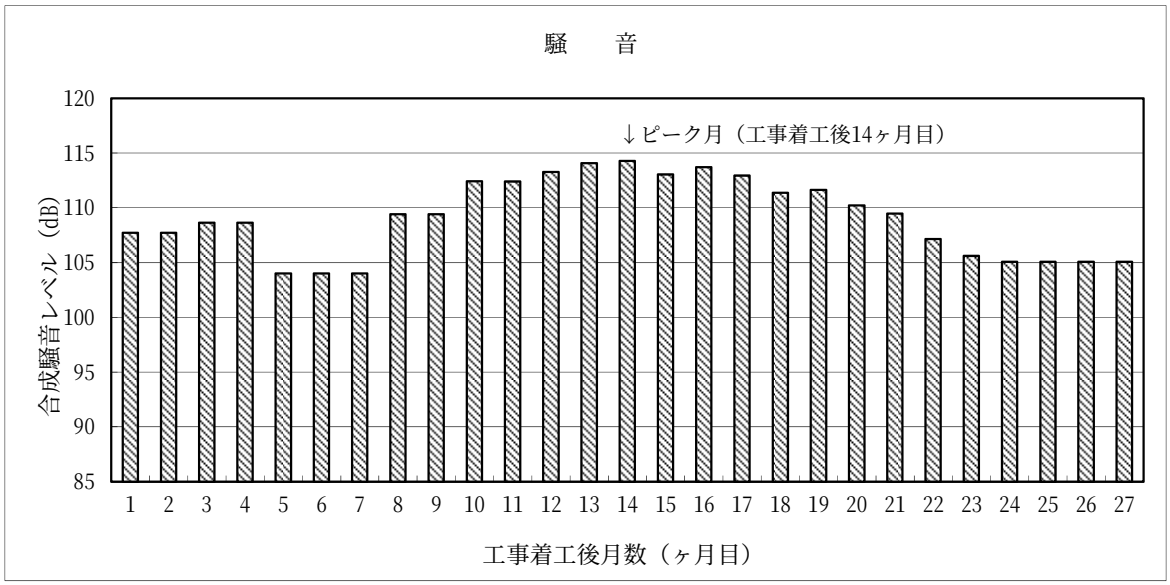
工事関係車両の走行による合成騒音レベルは、次に示すとおりである。

予測時期は、合成騒音レベルが最大となる時期とし、1 期区域は工事着工後 12 ヶ月目、2 期区域は工事着工後 14 ヶ月目とした。

【1 期区域】



【2 期区域】



注)1:車種別パワーレベルは、ASJ RTN-Model 2008 に示す大型車 90.0dB、中型車 87.1dB、小型貨物車 83.2dB、乗用車 82.0dB を用いた。

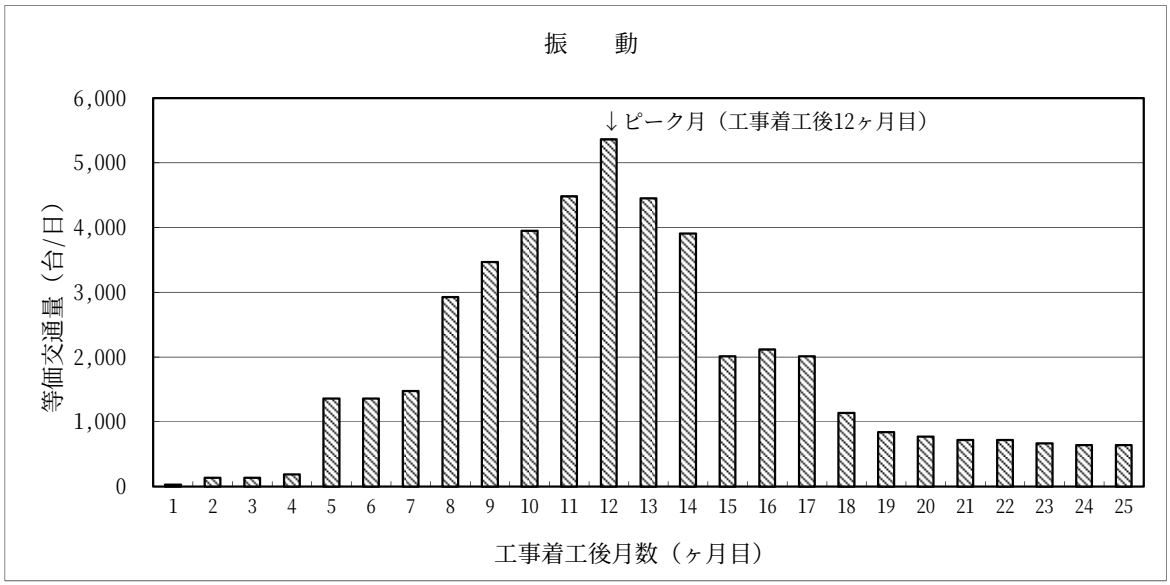
2:合成騒音レベルは、車種別工事関係車両台数及びパワーレベルを用いて算出した。

３．振　動

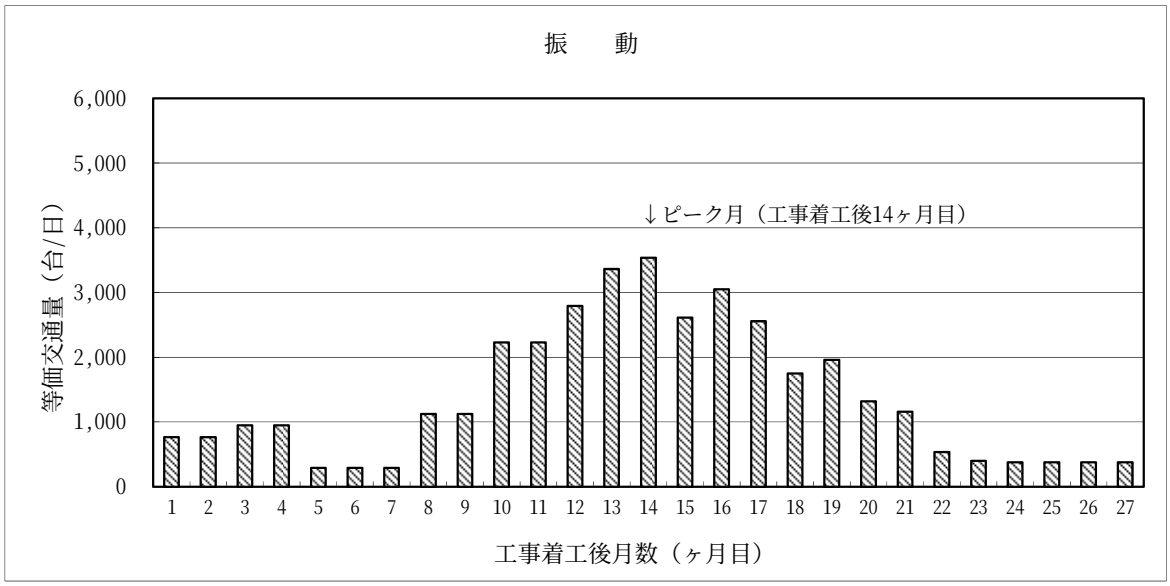
工事関係車両の走行による等価交通量は、次に示すとおりである。

予測時期は、等価交通量が最大となる時期とし、1 期区域は工事着工後 12 ヶ月目、2 期区域は工事着工後 14 ヶ月目とした。

【1 期区域】



【2 期区域】



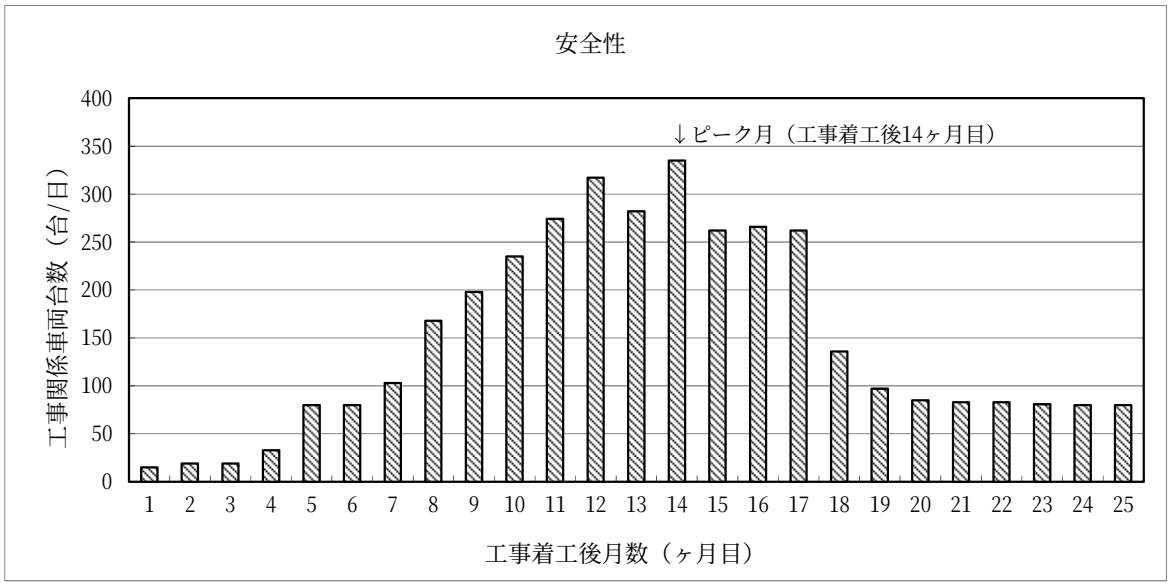
注）等価交通量は、旧建設省土木研究所の提案式に基づき算出した。

４．安全性

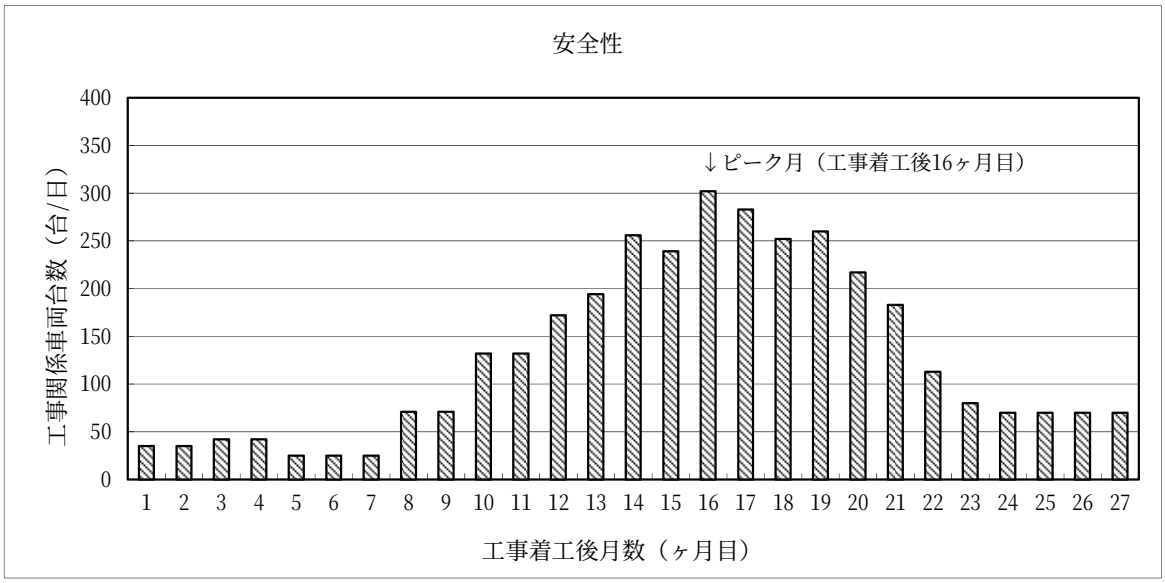
工事関係車両の走行台数は、次に示すとおりである。

予測時期は、走行台数が最大となる時期とし、1 期区域は工事着工後 14 ヶ月目、2 期区域は工事着工後 16 ヶ月目とした。

【1 期区域】



【2 期区域】



資料２－１　金城ふ頭の開発計画

［本編 p. 37, 111, 112, 129, 130, 135, 160, 161, 176, 177, 260, 278, 279 参照、資料編 p. 4 参照］

１．土地利用計画案

名古屋市では、“モノづくり文化”を発信・継承するため、「産業技術」をテーマとして人々が交流する拠点の創出（「モノづくり文化交流拠点」）を、名古屋港金城ふ頭において計画している。モノづくり文化交流拠点全体エリア及び土地利用計画案は図－１に、今後の近隣で予定されている開発計画の事業主体は表－１に、開発スケジュールは表－２に示すとおりである。

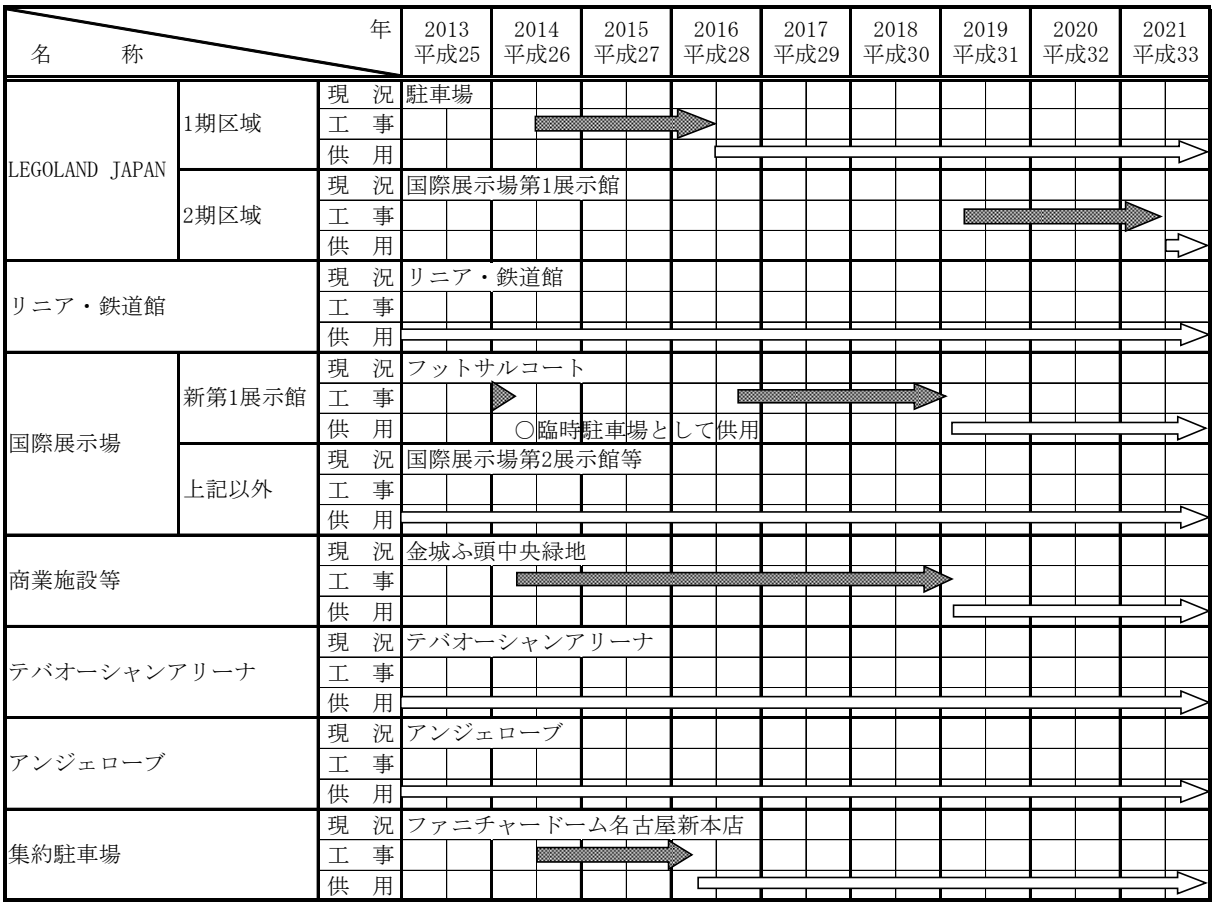
出典）「モノづくり文化交流拠点構想」（名古屋市，平成 22 年）
「都市消防委員会説明資料」（名古屋市，平成 25 年 3 月）より作成

図－１　モノづくり文化交流拠点全体エリア及び土地利用計画案

表－１　今後の近隣で予定されている開発計画の事業主体

名　称	事業主体
国際展示場新第１展示館	名古屋市
臨時駐車場	名古屋市
商業施設等	民間事業者
集約駐車場	名古屋市

表－２　開発計画スケジュール



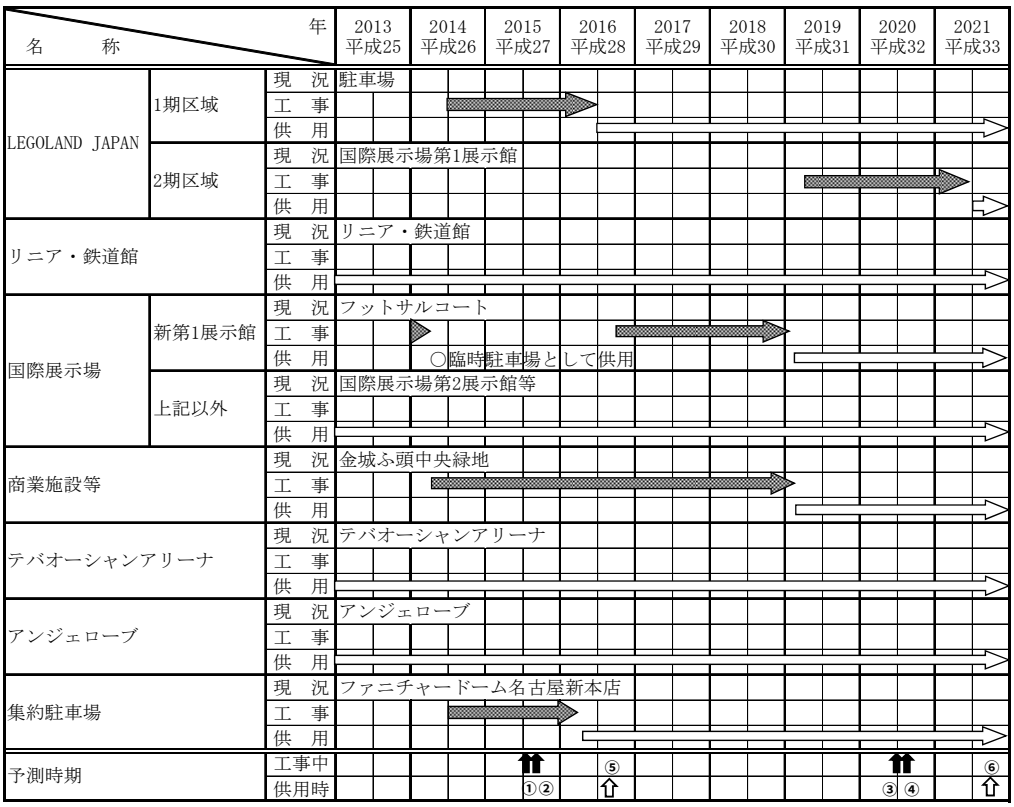
資料２－２　予測時期における金城ふ頭開発事業の交通量付加の考え方

［本編 p. 111, 112, 114, 115, 129, 130, 131, 132, 160, 161, 176, 177, 260, 262, 278, 279, 281 参照］

１．予測時期と開発計画スケジュールについて

工事関係車両または新施設関連車両の走行に伴う環境影響評価の実施の際に考慮した、金城ふ頭において今後開発が予定されている事業（以下、「他事業」という。）について、予測時期と開発スケジュールの関係は表－１に、交通量の付加については表－２に示すとおりである。なお、他事業交通量の付加は、予測における現況交通量[注)1]を、現地調査結果[注)2]を使用する場合（大気質、騒音及び振動の予測）と、名古屋市自動車交通量調査結果[注)2]を使用する場合（安全性の予測）で内容が異なるため、それぞれのケース別に整理した。

表－１　予測時期と開発計画スケジュールの関係



注)1:本事業以外の開発計画スケジュールは、名古屋市への聞き取りにより把握した。

2:予測時期の番号①～④は、本事業の工事関係車両による影響がピークとなる時期である。また、番号⑤及び⑥は、供用時の施設関連車両による影響予測を行うため設定した時期である。

①1 期区域工事着工後 12 ヶ月目　②1 期区域工事着工後 14 ヶ月目　③2 期区域工事着工後 14 ヶ月目
④2 期区域工事着工後 16 ヶ月目　⑤1 期区域供用開始後 3 ヶ月目　⑥全区域供用時

注)1:「現況交通量」とは、本事業に起因する車両や、事業予定地周辺の他事業に起因する車両の付加のない、一般車両の交通量をいう。

2:「現地調査」は本事業において平成 24 年 11 月に実施した交通量調査、「名古屋市自動車交通量調査」は平成 23 年 11 月に名古屋市が実施した交通量調査をいう。

表－２　予測時期における他事業交通量の付加について

【大気質、騒音及び振動の予測】

予測時期					1期区域工事中	1期区域供用時	2期区域工事中	全区域供用時
					①	⑤	③	⑥
予測対象	LEGOLAND JAPAN 1期区域工事関係車両				○			
	LEGOLAND JAPAN 1期区域施設関連車両					○		
	LEGOLAND JAPAN 2期区域工事関係車両						○	
	LEGOLAND JAPAN 全区域施設関連車両							○
付加交通量	LEGOLAND JAPAN 施設関連車両						○	
	他事業の交通量	商業施設等	工事関係車両		＋	＋		
			供用車両				＋	＋
		集約駐車場	工事関係車両		＋			
		国際展示場	利用車両		±	±	±	±
		リニア・鉄道館	利用車両	集約駐車場供用前				
				集約駐車場供用後		±	±	±

注）1：予測時期の番号は、表－1 注)2：に対応する。なお、振動については供用時の予測を行わないため、予測時期は①、③のみである。
2：「LEGOLAMD JAPAN 施設関連車両」とは、1期区域の供用に伴い発生する施設関連車両のことをいう。
3：他事業の交通量の付加について、「＋」は走行ルート上の区間において交通量を付加する場合、「±」は走行ルートの変更により、区間により増減がある場合をいう。

【安全性の予測】

予測時期					1期区域工事中	1期区域供用時	2期区域工事中	全区域供用時
					②	⑤	④	⑥
予測対象	LEGOLAND JAPAN 1期区域工事関係車両				○			
	LEGOLAND JAPAN 1期区域施設関連車両					○		
	LEGOLAND JAPAN 2期区域工事関係車両						○	
	LEGOLAND JAPAN 全区域施設関連車両							○
付加交通量	LEGOLAND JAPAN 施設関連車両						○	
	他事業の交通量	商業施設等	工事関係車両		＋	＋		
			供用車両				＋	＋
		集約駐車場	工事関係車両		＋			
		国際展示場	利用車両		±	±	±	±
		リニア・鉄道館	利用車両	集約駐車場供用前	＋			
				集約駐車場供用後		＋	＋	＋

注）1：予測時期の番号は、表－1 注)2：に対応する。
2：「LEGOLAMD JAPAN 施設関連車両」とは、1期区域の供用に伴い発生する施設関連車両のことをいう。
3：他事業の交通量の付加について、「＋」は走行ルート上の区間において交通量を付加する場合、「±」は走行ルートの変更により、区間により増減がある場合をいう。

２．予測における平日、休日及び通年の車両台数の設定について

騒音、振動及び安全性については、平日または休日における影響の最大値を予測するため、他事業の車両台数は、平日または休日の日最大車両台数を付加した。一方、大気質については、年間を通じた平均的な値（年平均値）を予測するため、各事業における通年の日平均車両台数を付加した。

なお、LEGOLAND JAPAN における施設関連車両についても、資料１－２　表－５（p.5）に示すとおり、騒音、振動及び安全性については、平日または休日の日最大車両台数を、大気質については、通年の日平均車両台数を用いた。

３．他事業の自動車交通量

他事業のうち、今後新たに開発される事業として商業施設等及び集約駐車場がある。また、集約駐車場の供用に伴い、国際展示場及びリニア・鉄道館については利用車両の走行ルートが変化する。環境影響評価における上記の他事業の取り扱いについて、表－３に整理した。

表－３　環境影響評価における他の開発事業の取り扱い

区分	名称	環境影響評価における取り扱い
新規開発事業	商業施設等	工事車両、利用車両台数を現況交通量に加算
	集約駐車場	工事車両台数を現況交通量に加算
集約駐車場の供用に伴い走行ルートが変化する事業	国際展示場	区間ごとに台数の変動を求め、変動台数を現況交通量に加算
	リニア・鉄道館	区間ごとに台数の変動を求め、変動台数を現況交通量に加算注)

注）リニア・鉄道館は、名古屋市自動車交通量実施時（平成 22 年 11 月）には開業していなかったため、同調査結果を現況交通量としている安全性の予測においては、利用台数を加算した。

以下、新規開発事業及び走行ルートが変更する事業について、事業に起因する自動車交通量と、大気質、騒音、振動及び安全性の予測時期における区間断面交通量について整理した。

(1)新規開発事業

商業施設等及び集約駐車場の交通量と、該当する予測事項は表－４に、区間断面交通量は図－２、３に示すとおりである。商業施設等の工事中及び供用時における車両台数、並びに集約駐車場の工事車両台数は、名古屋市への聞き取り等により設定した。

表－４　新規開発事業の交通量

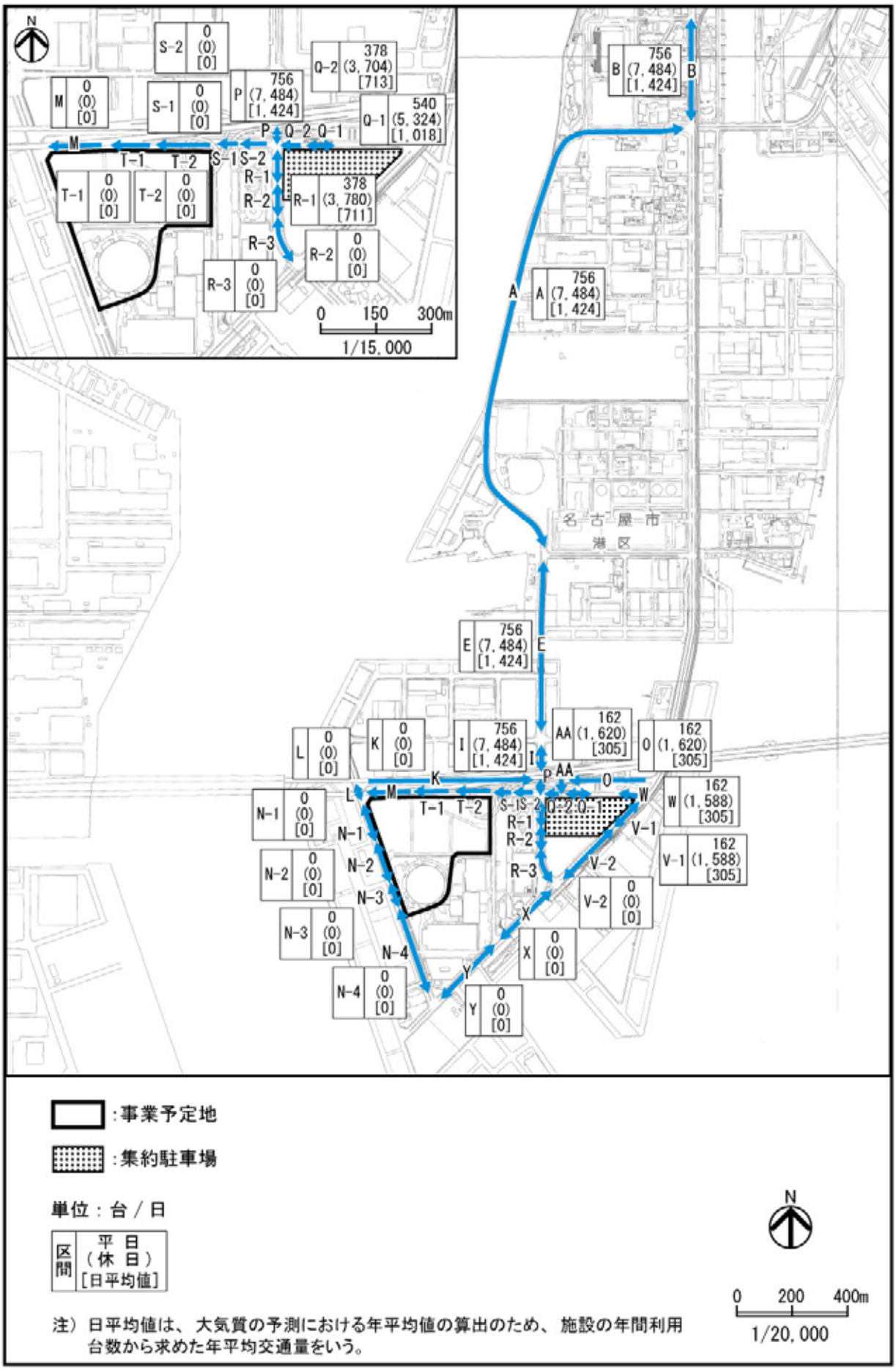
事業	区分	予測時期	平日･休日･日平均の別	台数（台/日）	該当する予測事項				対応図番号
					大気質	騒音	振動	安全性	
商業施設等	供用車両	③④⑥	平日	541		○	○	○	図－2
			休日	5,401		○		○	
			日平均	1,017	○				
	工事車両	①	平日	257	○	○	○		図-3(1)
		②		118				○	図-3(2)
		⑤		87		○	○	○	図-3(3)
			休日	0		○		○	
			日平均	62	○				
集約駐車場	工事車両	①	平日	250	○	○	○		図-4(1)
		②		332				○	図-4(2)

注)1:予測時期の番号①～⑥は、以下に示すとおりである。

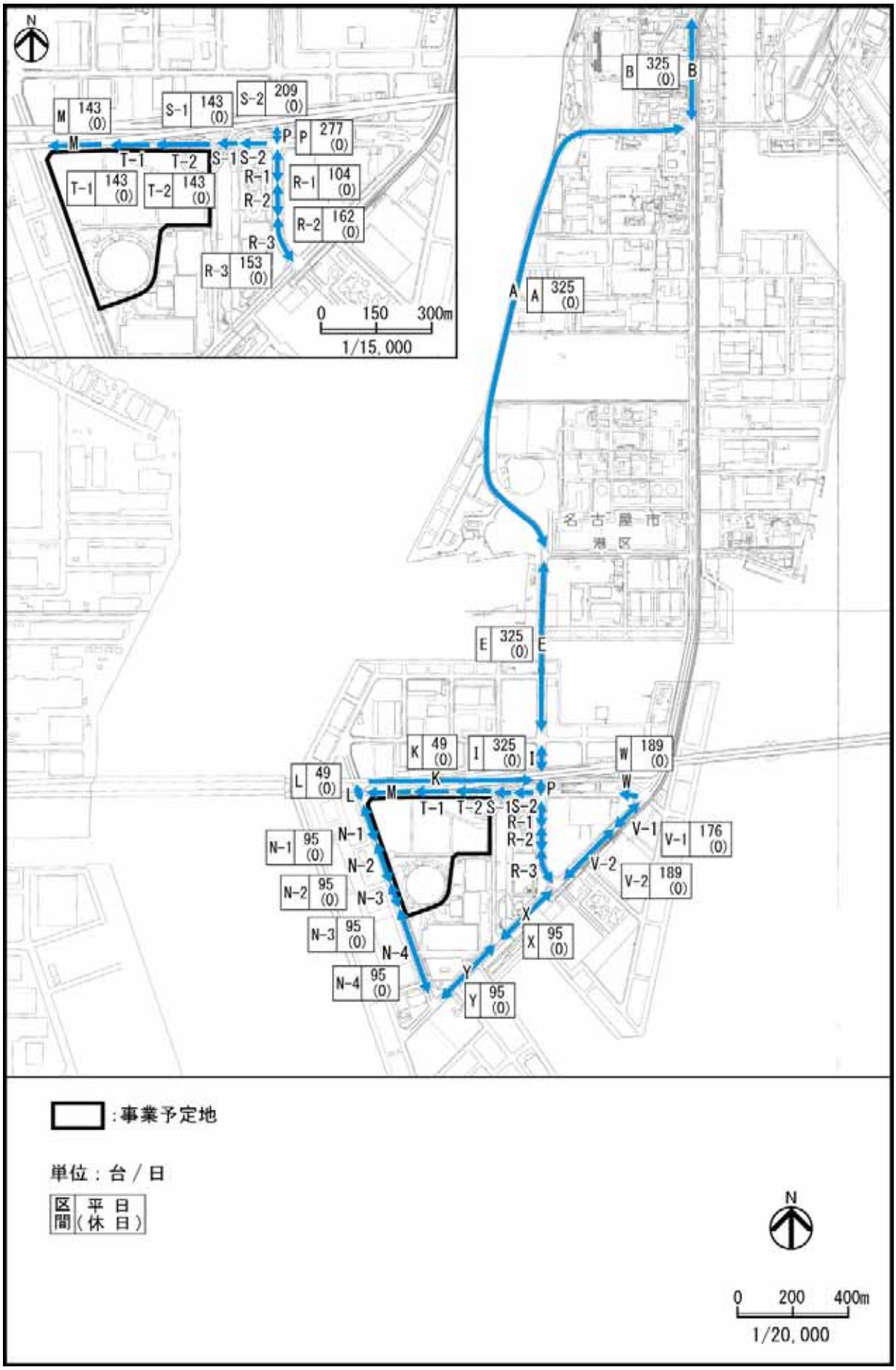
①1 期区域工事着工後 12 ヶ月目　②1 期区域工事着工後 14 ヶ月目　③2 期区域工事着工後 14 ヶ月目

④2 期区域工事着工後 16 ヶ月目　⑤1 期区域供用開始後 3 ヶ月目　⑥全区域供用時

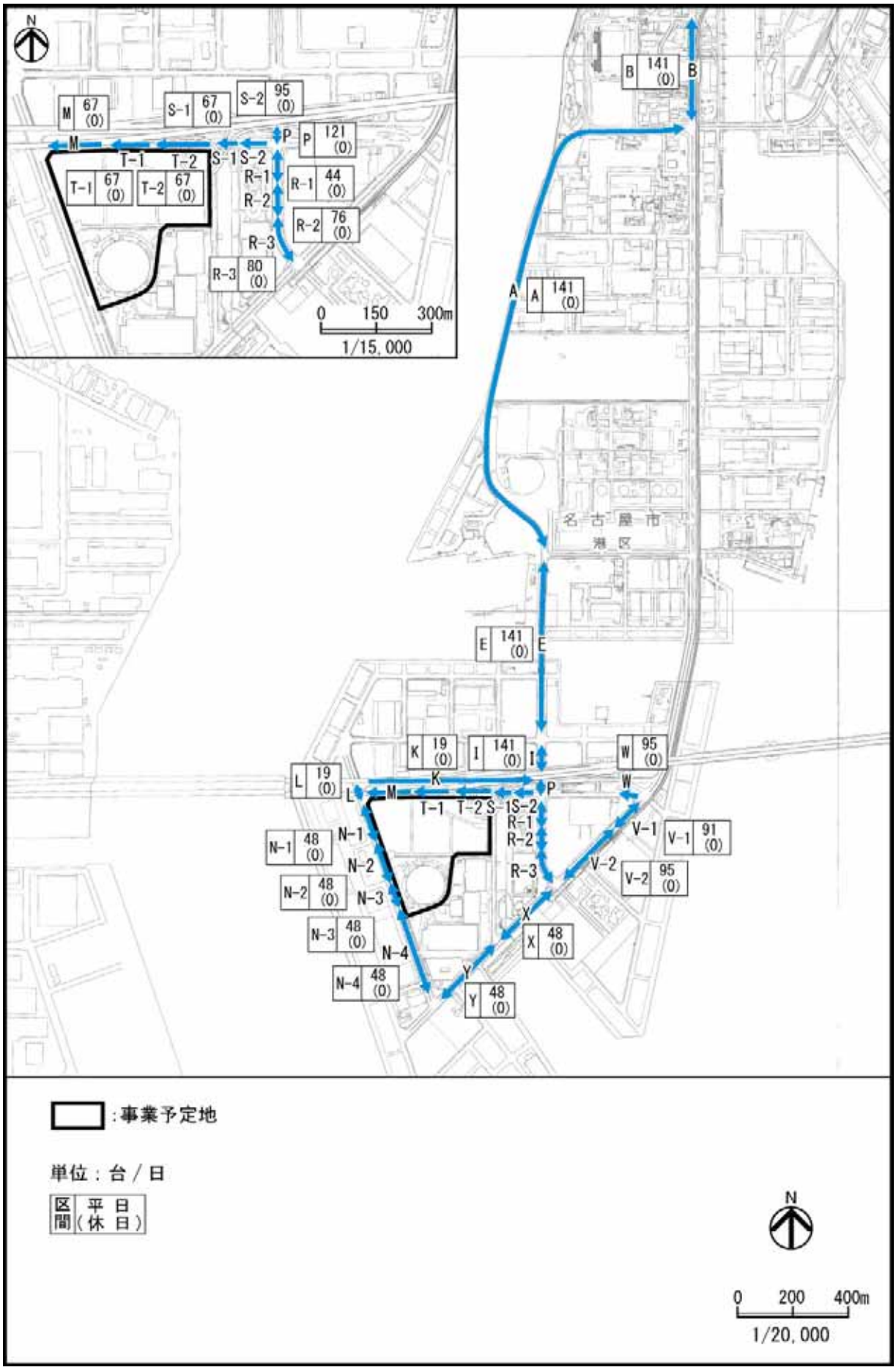
2:日平均は、大気質の予測における年平均値の算出のため、施設の年間利用台数から求めた年平均交通量をいう。(以下の表についても同様。)



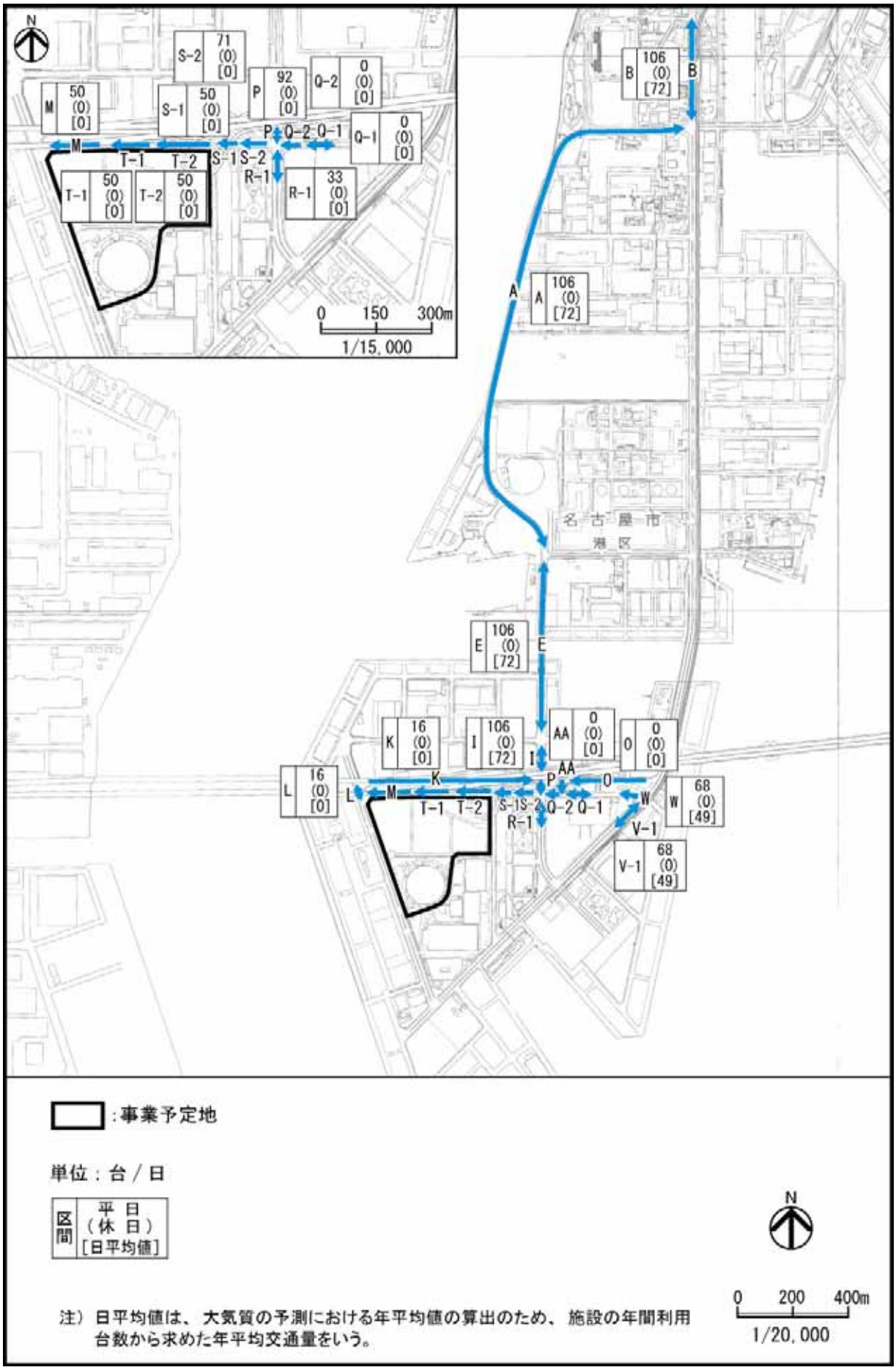
図－２　商業施設等供用車両の区間断面交通量



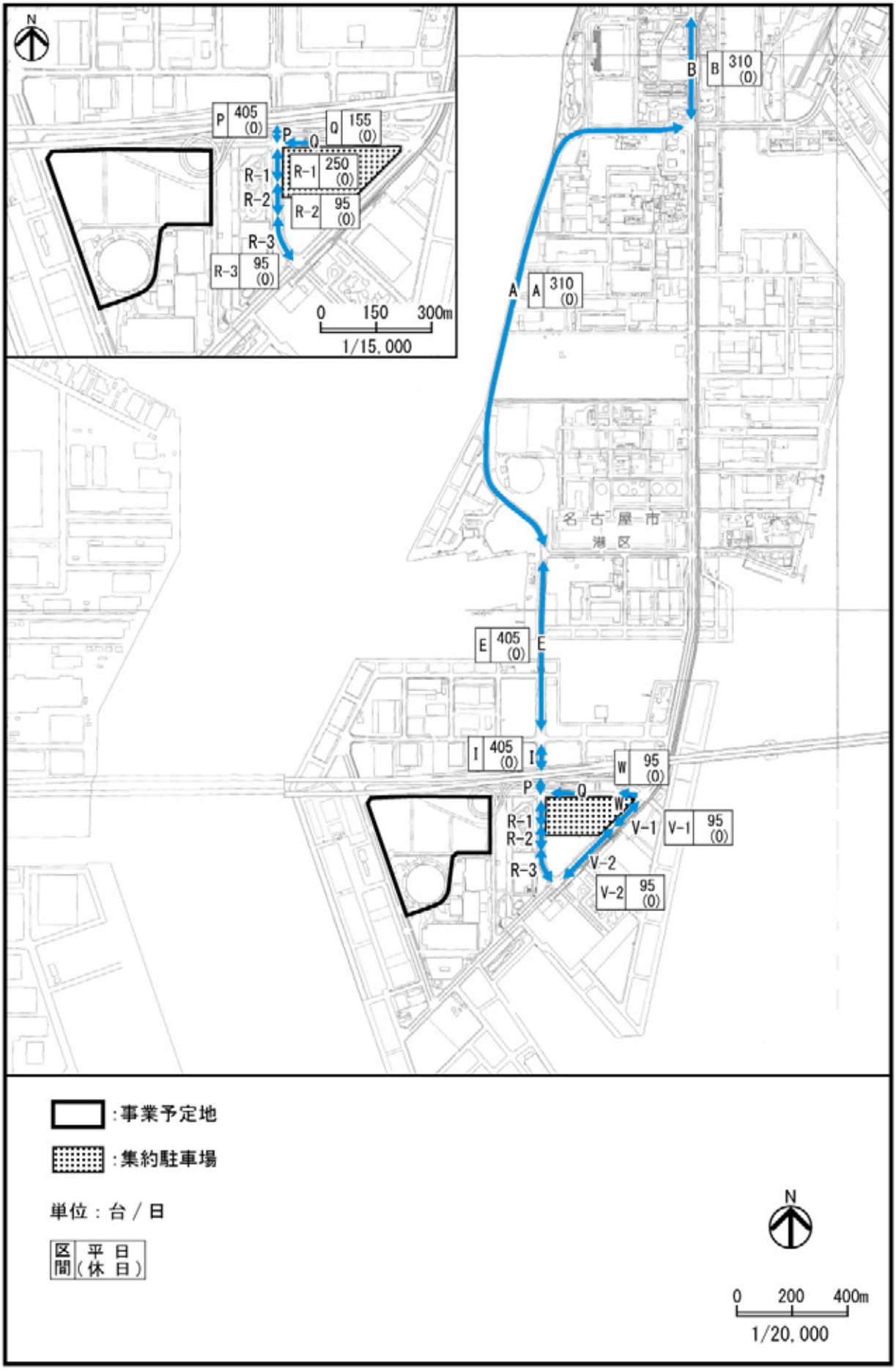
図－３(1)　商業施設等工事関係車両の区間断面交通量（1 期区域工事着工後 12 ヶ月目）



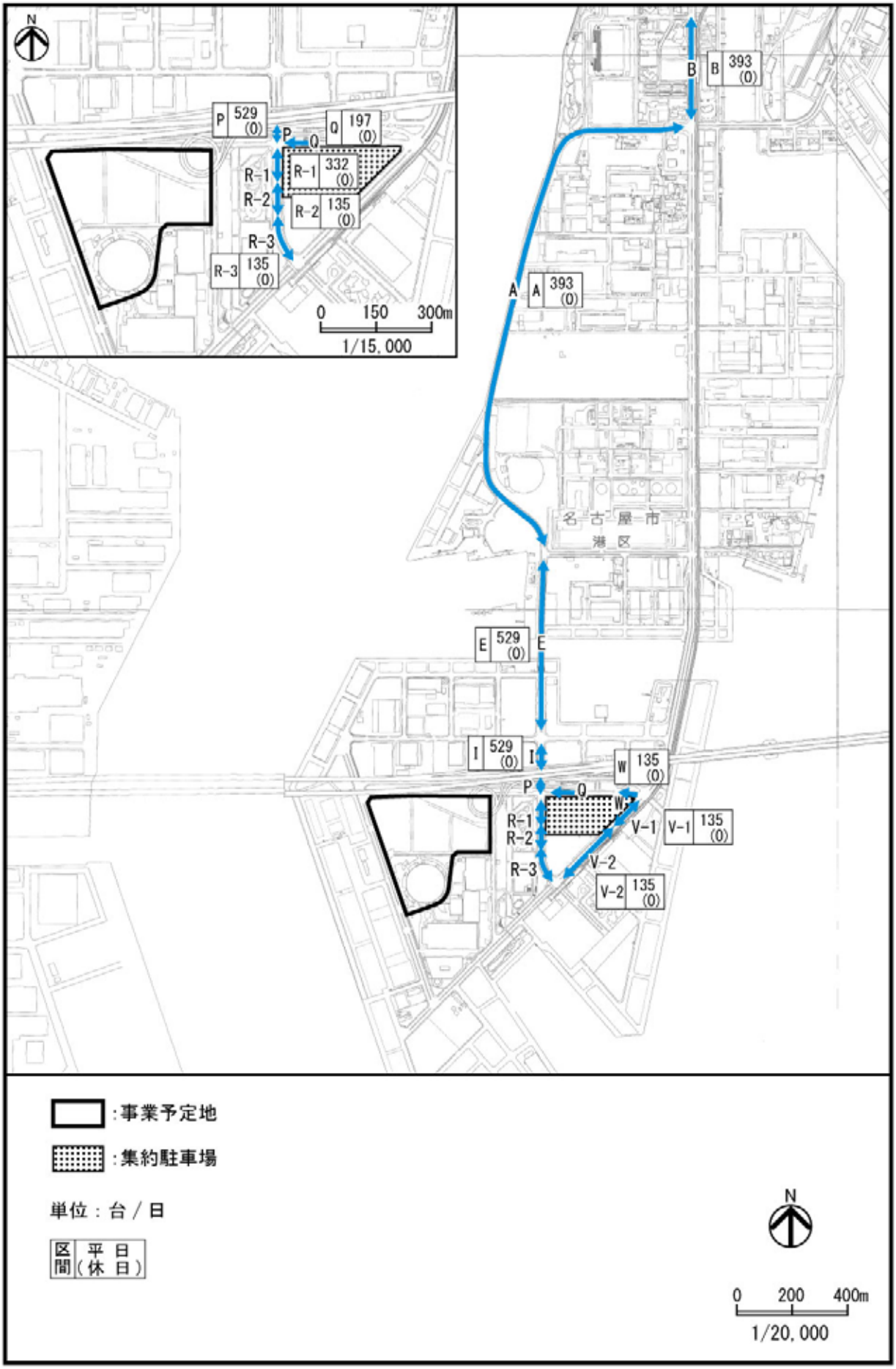
図－３(2)　商業施設等工事関係車両の区間断面交通量（1 期区域工事着工後 14 ヶ月目）



図－３(3)　商業施設等工事関係車両の区間断面交通量（1 期区域供用開始後 3 ヶ月目）



図－４(1)　集約駐車場工事関係車両の区間断面交通量（1 期区域工事着工後 12 ヶ月目）



図－４(2)　集約駐車場工事関係車両の区間断面交通量（1 期区域工事着工後 14 ヶ月目）

(2)集約駐車場の供用に伴い走行ルートが変化する事業

①国際展示場

国際展示場の利用車両のうち、現在、事業予定地内北側の平面駐車場を利用していた車両は、集約駐車場供用後には、集約駐車場を利用する計画である。この移行による区間断面交通量の増減は、予測における現況交通量の種類に応じ、以下のとおり行った。

なお、集約駐車場供用後の国際展示場利用台数は、名古屋市への聞き取り等により設定した。

ア　現況交通量に現地調査結果を使用する場合

平面駐車場出入口において現地調査実施時（平成 24 年）に行った交通量調査より、集約駐車場供用前の区間断面交通量を算出した。この交通量と、集約駐車場供用後の交通量を比較し、後者から前者を減じることにより、区間断面交通量の増減を求めた。利用台数の変動は表－４に、区間断面交通量の増減は図－５(1)に示すとおりである。

イ　現況交通量に名古屋市自動車交通量調査結果を使用する場合

平面駐車場出入口において平成 22 年度に名古屋市が行った交通量調査より、集約駐車場供用前の区間断面交通量を算出した。この交通量と、集約駐車場供用後の交通量を比較し、後者から前者を減じることにより、区間断面交通量の増減を求めた。利用台数の変動は表－４に、区間断面交通量の増減は図－５(2)に示すとおりである。

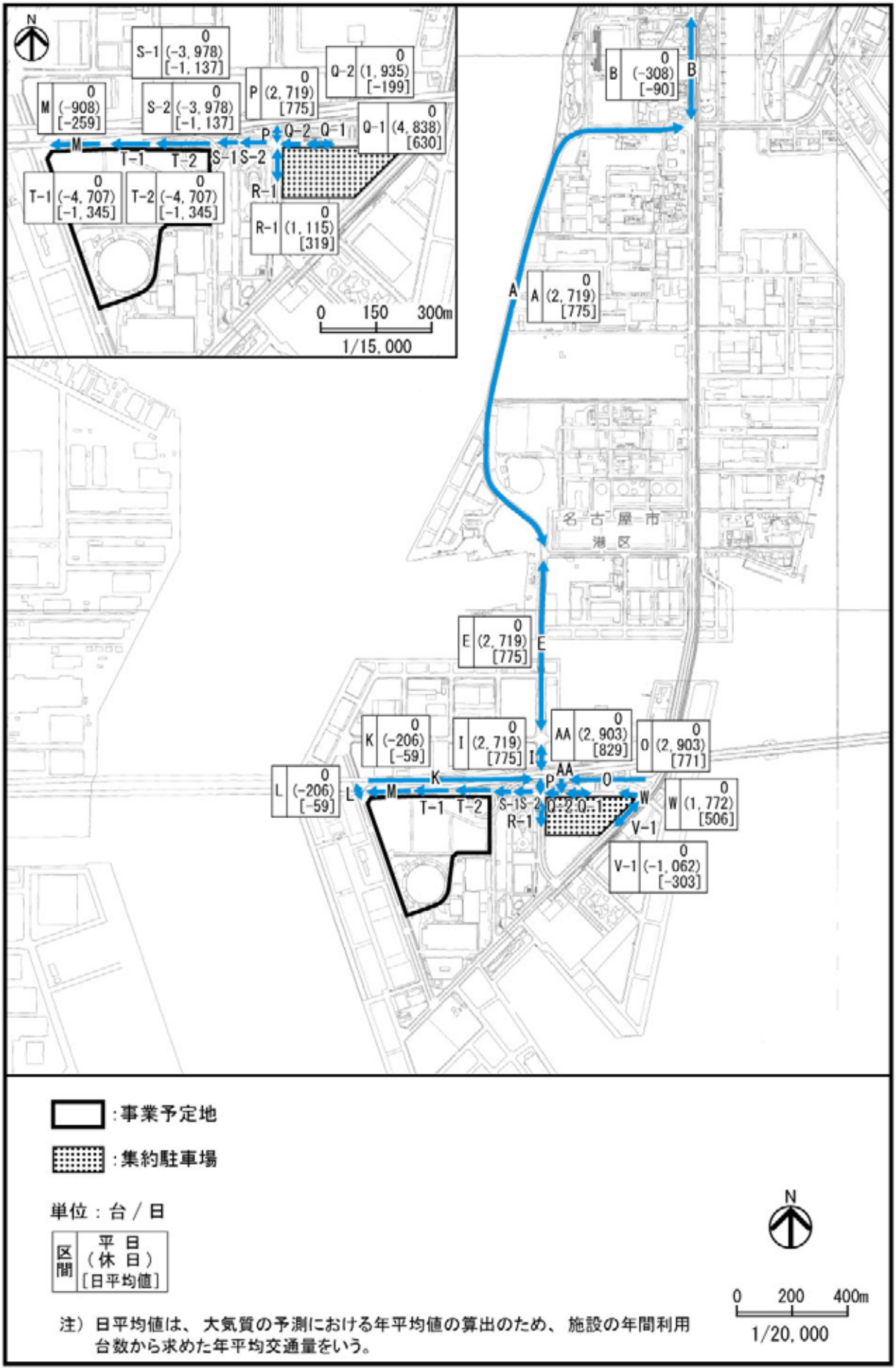
表－５　国際展示場の利用台数

調査区分		利用台数(台/日)			予測時期	該当する予測事項				対応図番号
		集約駐車場供用前	集約駐車場供用後	変動台数		大気質	騒音	振動	安全性	
現地調査実施時	平日	0	0	0	③⑤⑥		○	○		図－5(1)
	休日	3,978	4,837	859			○			
	日平均	1,137	1,382	245		○				
名古屋市交通量調査実施時	平日	0	0	0	④⑤⑥				○	図－5(2)
	休日	1,586	4,837	3,251					○	

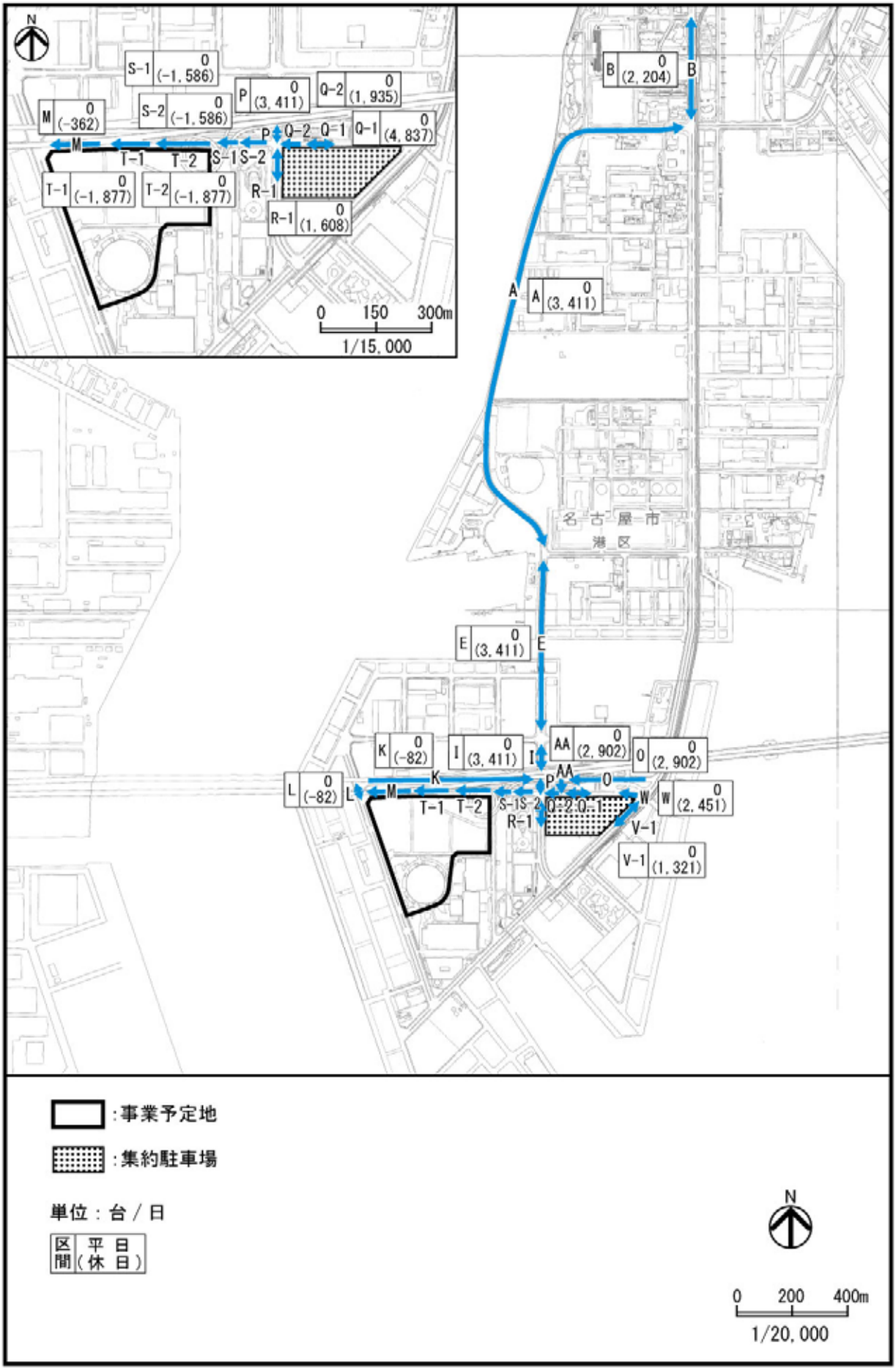
注)1:予測時期の番号③～⑥は、以下に示すとおりである。

③2 期区域工事着工後 14 ヶ月目　④2 期区域工事着工後 16 ヶ月目　⑤1 期区域供用開始後 3 ヶ月目　⑥全区域供用時

2:国際展示場利用車両の駐車場利用は休日のみであり、工事が行われる平日の交通に対しては寄与しない。



図－５(1)　集約駐車場への移行による国際展示場利用車両の区間断面交通量の増減



図－５(2)　集約駐車場への移行による国際展示場利用車両の区間断面交通量の増減

②リニア・鉄道館

リニア・鉄道館の供用車両のうち、現在、同施設の北東側に隣接する駐車場を利用している車両は、集約駐車場供用後には、集約駐車場を利用する計画である。この移行による区間断面交通量の増減は、予測における現況交通量の種類に応じ、以下のとおり行った。

なお、リニア・鉄道館における供用車両の発生集中交通量は、名古屋市への聞き取り等により設定した。利用台数は表－６に示すとおりである。

表－６　リニア・鉄道館の利用台数

事業	区分	利用台数（台/日）	予測時期	該当する予測事項			対応図番号
				大気質	騒音	振動	
リニア・鉄道館	平日	81	③⑤⑥		○	○	図－6(1)
	休日	820			○		
	日平均	199		○			

事業	区分	利用台数（台/日）	予測時期	該当する予測事項	対応図番号
				安全性	
リニア・鉄道館	平日	81	②	○	図－6(2)
	休日	820		○	

事業	区分	利用台数（台/日）	予測時期	該当する予測事項	対応図番号
				安全性	
リニア・鉄道館	平日	81	④⑤⑥	○	図－6(3)
	休日	820		○	

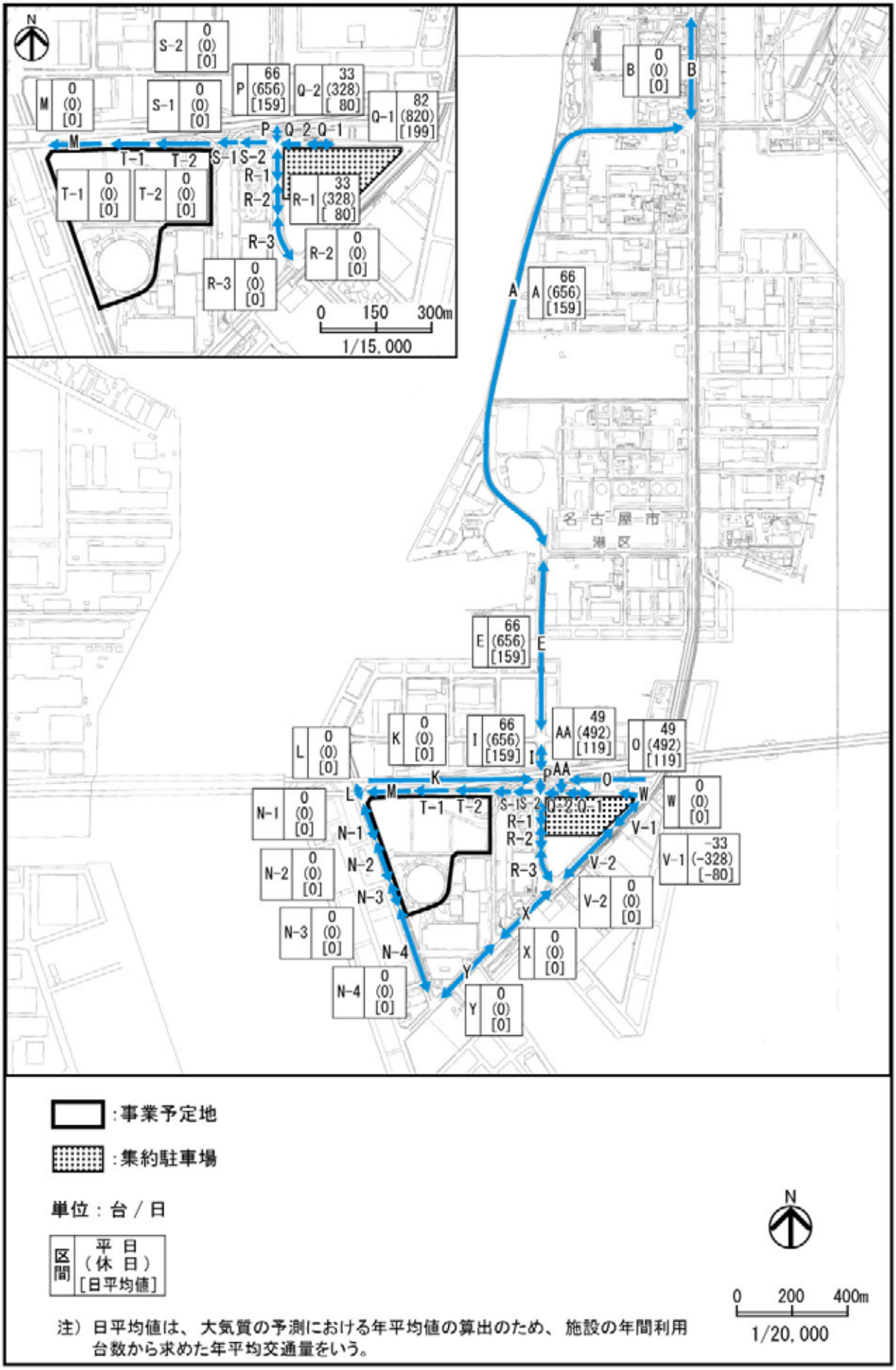
注）予測時期の番号②～⑥は、以下に示すとおりである。
②1 期区域工事着工後 14 ヶ月目　③2 期区域工事着工後 14 ヶ月目
④2 期区域工事着工後 16 ヶ月目 ⑤1 期区域供用開始後 3 ヶ月目　⑥全区域供用時

ア　現況交通量に現地調査結果を使用する場合

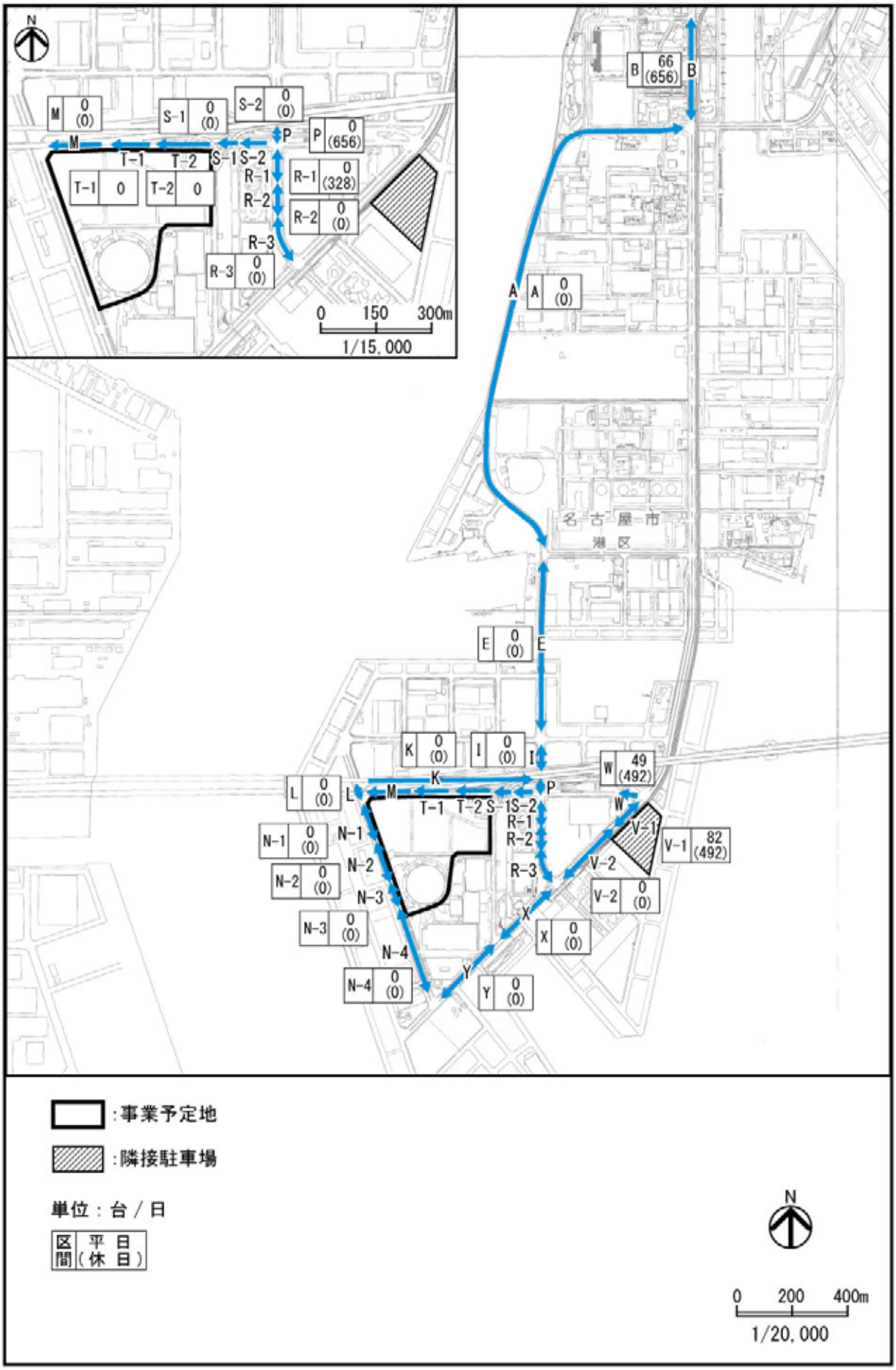
現地調査を行った平成 24 年にはリニア・鉄道館がオープンしていたため、集約駐車場の供用に伴う区間断面交通量の増減を算出した。算出は、集約駐車場供用前の区間断面交通量と、供用後の区間断面交通量を比較し、後者から前者を減じることにより、区間断面交通量の増減を求めた。算出結果は図－６(1)に示すとおりである。

イ　現況交通量に名古屋市自動車交通量調査結果を使用する場合

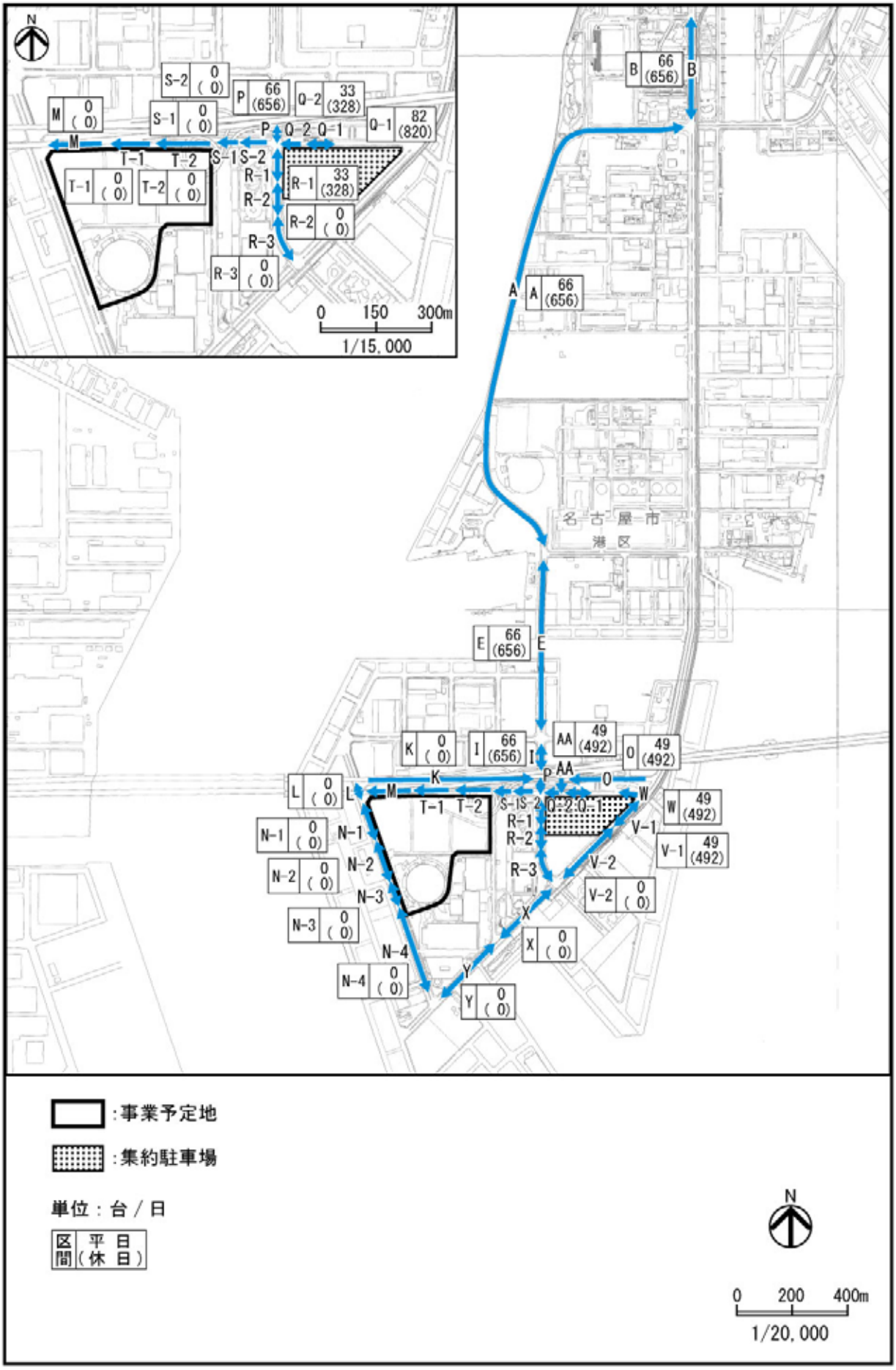
名古屋市が交通量調査を行った平成 22 年にはリニア・鉄道館がオープンしていなかったため、同調査結果を現況交通量としている安全性の予測においては利用台数を加算した。集約駐車場供用前の区間断面交通量は図－６(2)に、供用後の区間断面交通量は図－６(3)に示すとおりである。



図－６(1)　集約駐車場への移行によるリニア・鉄道館供用車両の区間断面交通量の増減



図－６(2)　リニア・鉄道館供用車両の区間断面交通量（集約駐車場供用前）



図－６(3)　リニア・鉄道館供用車両の区間断面交通量（集約駐車場供用時）

資料２－３　大気汚染に係る環境基準等

［本編 p.51 参照］

【環境基準】

(1)　大気汚染に係る環境基準

（昭和 48 年環境庁告示第 25 号）
（昭和 53 年環境庁告示第 38 号）

物　　質	環　境　基　準
二酸化硫黄	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であり、かつ、1 時間値が 0.1ppm 以下であること。
一酸化炭素	1 時間値の 1 日平均値が 10ppm 以下であり、かつ、1 時間値の 8 時間平均値が 20ppm 以下であること。
浮遊粒子状物質	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m^3 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m^3 以下であること。
光化学オキシダント	1 時間値が 0.06ppm 以下であること。
二酸化窒素	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm から 0.06ppm までのゾーン内、又はそれ以下であること。

(2)　有害大気汚染物質に係る環境基準

（平成 9 年環境庁告示第 4 号）

物　　質	環　境　基　準
ベンゼン	年平均値が 0.003mg/m^3 以下であること。
トリクロロエチレン	年平均値が 0.2mg/m^3 以下であること。
テトラクロロエチレン	年平均値が 0.2mg/m^3 以下であること。
ジクロロメタン	年平均値が 0.15mg/m^3 以下であること。

(3)　微小粒子状物質に係る環境基準

（平成 21 年環境省告示第 33 号）

物　　質	環　境　基　準
微小粒子状物質	1 年平均値が 15μg/m^3 以下であり、かつ、1 日平均値が 35μg/m^3 以下であること。

注）環境基準は、工業専用地域、臨港地区、車道その他一般公衆が通常生活していない地域又は場所については、適用しない。

【名古屋市の大気汚染に係る環境目標値】

（平成 17 年名古屋市告示第 402 号）

物　質　名	二酸化窒素 （NO_2）	浮遊粒子状物質 （SPM）	光化学ｵｷｼﾀﾞﾝﾄ	ベンゼン
環境目標値	1 時間値の 1 日平均値が 0.04ppm 以下であること。	1 時間値の 1 日平均値が 0.10mg/m^3 以下であり、かつ、1 時間値が 0.20mg/m^3 以下であること。	1 時間値が 0.06ppm 以下であること。	年平均値が 3μg/m^3 以下であること。
地　　域	名古屋市の全域			

資料２－４　騒音に係る環境基準

［本編 p.51 参照］

【騒音に係る環境基準】

（平成 10 年環境庁告示第 64 号）
（平成 11 年愛知県告示第 261 号）

<table>
<tr><td colspan="2" rowspan="3">地域の
類型・区分</td><td colspan="3">道路に面する地域以外の地域</td><td colspan="2">道路に面する地域</td></tr>
<tr><td colspan="3">地域の類型</td><td colspan="2">地域の区分</td></tr>
<tr><td>AA</td><td>A 及び B</td><td>C</td><td>A 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域</td><td>B 地域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する地域及び C 地域のうち車線を有する道路に面する地域</td></tr>
<tr><td rowspan="2">基準値</td><td>昼　間</td><td>50 デシベル以下</td><td>55 デシベル以下</td><td>60 デシベル以下</td><td>60 デシベル以下</td><td>65 デシベル以下</td></tr>
<tr><td>夜　間</td><td>40 デシベル以下</td><td>45 デシベル以下</td><td>50 デシベル以下</td><td>55 デシベル以下</td><td>60 デシベル以下</td></tr>
<tr><td colspan="2">備　考</td><td colspan="5">地域の類型
AA ：療養施設、社会福祉施設等が集合して設置される地域など特に静穏を要する地域
A ：第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、第 1 種中高層住居専用地域及び第 2 種中高層住居専用地域
B ：第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域及び都市計画区域で用途地域の定められていない地域
C ：近隣商業地域、商業地域、準工業地域及び工業地域
時間区分
昼間：午前 6 時から午後 10 時まで
夜間：午後 10 時から翌日の午前 6 時まで</td></tr>
</table>

道路に面する地域において、幹線交通を担う道路に近接する空間については、上表にかかわらず、特例として次表の基準値の欄に掲げるとおりとする。

<table>
<tr><td rowspan="2">基準値</td><td>昼　間</td><td>70 デシベル以下</td></tr>
<tr><td>夜　間</td><td>65 デシベル以下</td></tr>
<tr><td colspan="2">備　考</td><td>個別の住居等において騒音の影響を受けやすい面の窓を主として閉めた生活が営まれていると認められるときは、屋内へ透過する騒音に係る基準（昼間にあっては 45 デシベル以下、夜間にあっては 40 デシベル以下）によることができる。</td></tr>
</table>

資料２－５　水質汚濁に係る環境基準等

［本編 p.51 参照］

【人の健康の保護に関する環境基準】

（昭和 46 年環境庁告示第 59 号）

項　　目	基　準　値
カドミウム	0.003 mg/ℓ 以下
全シアン	検出されないこと
鉛	0.01 mg/ℓ 以下
六価クロム	0.05 mg/ℓ 以下
砒　素	0.01 mg/ℓ 以下
総水銀	0.0005 mg/ℓ 以下
アルキル水銀	検出されないこと
PCB	検出されないこと
ジクロロメタン	0.02 mg/ℓ 以下
四塩化炭素	0.002 mg/ℓ 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004 mg/ℓ 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.1 mg/ℓ 以下
シス-1,2-ジクロロエチレン	0.04 mg/ℓ 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1 mg/ℓ 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006 mg/ℓ 以下
トリクロロエチレン	0.03 mg/ℓ 以下
テトラクロロエチレン	0.01 mg/ℓ 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002 mg/ℓ 以下
チウラム	0.006 mg/ℓ 以下
シマジン	0.003 mg/ℓ 以下
チオベンカルブ	0.02 mg/ℓ 以下
ベンゼン	0.01 mg/ℓ 以下
セレン	0.01 mg/ℓ 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10 mg/ℓ 以下
ふっ素	0.8 mg/ℓ 以下
ほう素	1 mg/ℓ 以下
1,4-ジオキサン	0.05 mg/ℓ 以下

備考　1　基準値は年間平均値とする。ただし、全シアンに係る基準値については、最高値とする。

2　「検出されないこと」とは、定められた方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。

3　海域については、ふっ素及びほう素の基準値は適用しない。

4　硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の濃度は、規格 43.2.1、43.2.3 又は 43.2.5 により測定された硝酸イオンの濃度に換算係数 0.2259 を乗じたものと規格 43.1 により測定された亜硝酸イオンの濃度に換算係数 0.3045 を乗じたものの和とする。

【生活環境の保全に関する環境基準】

（昭和 46 年環境庁告示第 59 号）

・海　域

（ｉ）

類型	利用目的の適応性	基準値				
		水素イオン濃度（pH）	化学的酸素要求量（COD）	溶存酸素量（DO）	大腸菌群数	n－ヘキサン抽出物質（油分等）
A	水産１級、水浴、自然環境保全及びＢ以下の欄に掲げるもの	7.8 以上 8.3 以下	2 mg/ℓ 以下	7.5mg/ℓ 以上	1,000MPN/100mℓ 以下	検出されないこと。
B	水産２級、工業用水及びＣの欄に掲げるもの	7.8 以上 8.3 以下	3 mg/ℓ 以下	5 mg/ℓ 以上	－	検出されないこと。
C	環境保全	7.0 以上 8.3 以下	8 mg/ℓ 以下	2 mg/ℓ 以上	－	－
備考	１水産1級のうち、生食用原料カキの養殖の利水点については、大腸菌群数70MPN/100 mℓ　以下とする。 ２省略					

注)1:自然環境保全：自然探勝等の環境保全

2:水　産　1　級：マダイ、ブリ、ワカメ等の水産生物用及び水産２級の水産生物用

水　産　2　級：ボラ、ノリ等の水産生物用

3:環　境　保　全：国民の日常生活（沿岸の遊歩等を含む。）において不快感を生じない限度

（ⅱ）

類型	利用目的の適応性	基準値	
		全窒素（TN）	全燐（TP）
Ⅰ	自然環境保全及びⅡ以下の欄に掲げるもの（水産２種及び３種を除く。）	0.2mg/ℓ　以下	0.02mg/ℓ　以下
Ⅱ	水産１種 水浴及びⅢ以下の欄の掲げるもの（水産２種及び３種を除く。）	0.3mg/ℓ 以下	0.03mg/ℓ 以下
Ⅲ	水産２種及びⅣの欄に掲げるもの（水産３種を除く。）	0.6mg/ℓ 以下	0.05mg/ℓ 以下
Ⅳ	水産３種 工業用水 生物生息環境保全	1mg/ℓ　以下	0.09mg/ℓ 以下
備考	１基準値は、年間平均値とする。 ２水域類型の指定は、海洋植物プランクトンの著しい増殖を生ずるおそれがある海域について行うものとする。		

注)1:自然環境保全:自然探勝等の環境保全

2:水　産　1 種:底生魚介類を含め多様な水産生物がバランス良く、かつ、安定して漁獲される。

水　産　2 種:一部の底生魚介類を除き、魚類を中心とした水産生物が多獲される。

水　産　3 種:汚濁に強い特定の水産生物が主に漁獲される。

3:生物生息環境保全：年間を通じて底生生物が生息できる限度

（ⅲ）

類型	水生生物の生息状況の適応性	基　　準　　値		
		全亜鉛	ノニルフェノール	直鎖アルキルベンゼンスルホン酸及びその塩
生物 A	水生生物の生息する水域	0.02mg/ℓ 以下	0.001mg/ℓ 以下	0.01mg/ℓ 以下
生物特 A	生物 A の水域のうち、水生生物の産卵場（繁殖場）又は幼稚仔の生育場として特に保全が必要な水域	0.01mg/ℓ 以下	0.0007mg/ℓ 以下	0.006mg/ℓ 以下
備考 1 基準値は、年間平均値とする。				

【地下水の水質汚濁に係る環境基準】

（平成 9 年環境庁告示第 10 号）

項　　目	基　準　値
カドミウム	0.003 mg/ℓ 以下
全シアン	検出されないこと
鉛	0.01 mg/ℓ 以下
六価クロム	0.05 mg/ℓ 以下
砒素	0.01 mg/ℓ 以下
総水銀	0.0005 mg/ℓ 以下
アルキル水銀	検出されないこと
PCB	検出されないこと
ジクロロメタン	0.02 mg/ℓ 以下
四塩化炭素	0.002 mg/ℓ 以下
塩化ビニルモノマー	0.002 mg/ℓ 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004 mg/ℓ 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.1 mg/ℓ 以下
1,2-ジクロロエチレン	0.04 mg/ℓ 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1 mg/ℓ 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006 mg/ℓ 以下
トリクロロエチレン	0.03 mg/ℓ 以下
テトラクロロエチレン	0.01 mg/ℓ 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002 mg/ℓ 以下
チウラム	0.006 mg/ℓ 以下
シマジン	0.003 mg/ℓ 以下
チオベンカルブ	0.02 mg/ℓ 以下
ベンゼン	0.01 mg/ℓ 以下
セレン	0.01 mg/ℓ 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10 mg/ℓ 以下
ふっ素	0.8 mg/ℓ 以下
ほう素	1 mg/ℓ 以下
1,4-ジオキサン	0.05 mg/ℓ 以下

備考　1　基準値は年間平均値とする。ただし、全シアンに係る基準値については、最高値とする。

2　「検出されないこと」とは、定められた方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。

3　硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素の濃度は、規格 K0102 の 43.2.1、43.2.3 又は 43.2.5 により測定された硝酸イオンの濃度に換算係数 0.2259 を乗じたものと規格 K0102 の 43.1 により測定された亜硝酸イオンの濃度に換算係数 0.3045 を乗じたものの和とする。

4　1,2-ジクロロエチレンの濃度は、規格 K0125 の 5.1、5.2 又は 5.3.2 により測定されたシス体の濃度と規格 K0125 の 5.1、5.2 又は 5.3.1 により測定されたトランス体の濃度の和とする。

【名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値】

（平成 17 年名古屋市告示第 402 号）

(1)　水の安全性に関する項目（全市域）

項　　目	目　　標　　値
カドミウム	0.003 mg/ℓ 以下
全シアン	検出されないこと
鉛	0.01 mg/ℓ 以下
六価クロム	0.05 mg/ℓ 以下
砒素	0.01 mg/ℓ 以下
総水銀	0.0005 mg/ℓ 以下
アルキル水銀	検出されないこと
PCB	検出されないこと
ジクロロメタン	0.02 mg/ℓ 以下
四塩化炭素	0.002 mg/ℓ 以下
1,2-ジクロロエタン	0.004 mg/ℓ 以下
1,1-ジクロロエチレン	0.1 mg/ℓ 以下
シス-1,2-ジクロロエチレン	0.04 mg/ℓ 以下
1,1,1-トリクロロエタン	1 mg/ℓ 以下
1,1,2-トリクロロエタン	0.006 mg/ℓ 以下
トリクロロエチレン	0.03 mg/ℓ 以下
テトラクロロエチレン	0.01 mg/ℓ 以下
1,3-ジクロロプロペン	0.002 mg/ℓ 以下
チウラム	0.006 mg/ℓ 以下
シマジン	0.003 mg/ℓ 以下
チオベンカルブ	0.02 mg/ℓ 以下
ベンゼン	0.01 mg/ℓ 以下
セレン	0.01 mg/ℓ 以下
硝酸性窒素及び亜硝酸性窒素	10 mg/ℓ 以下
ふっ素	0.8 mg/ℓ 以下
ほう素	1 mg/ℓ 以下
1,4-ジオキサン	0.05 mg/ℓ 以下

注）「検出されないこと」とは、定められた方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。

(2)　水質汚濁に関する項目

区　分		海　　域	
		☆☆	☆
親水イメージ		水際での遊びが楽しめる	海辺の散歩が楽しめる
水質目標値	水素イオン濃度（pH）	7.8以上 8.3以下	
	生物化学的酸素要求量（BOD）	－	－
	化学的酸素要求量（COD）	3mg/ℓ以下	5mg/ℓ以下
	浮遊物質量（SS）	5mg/ℓ以下	10mg/ℓ以下
	溶存酸素量（DO）	5mg/ℓ以上	
	ふん便性大腸菌群数	－	－
	全窒素	1mg/ℓ以下	
	全燐	0.09mg/ℓ以下	
親しみやすい指数	透視度	70cm以上	
	水のにおい	不快でないこと。	
	水の色	赤潮・苦潮等の異常な着色のないこと。	
	水量	－	－
	ごみ	ごみのないこと。	
	生物指標	［海域］ クロダイ、マハゼ、シロギス、カレイ類、ヤドカリ類、アサリ ［干潟］ チゴガニ、アナジャコ、ヤマトシジミ	［海域］ ボラ、スズキ、イソギンチャク類、フジツボ類 ［干潟］ ニホンドロソコエビ、ゴカイ類

注)1:水質目標値は、日間平均値とする。
2:CODの年間評価については、75%水質値によるものとする。
3:全窒素、全燐については、年間平均値とする。

【名古屋市の水質汚濁に係る環境目標値（地域区分）】

（平成17年名古屋市告示第402号）

水域	区分	親水イメージ	地　　域
海域	☆☆	水際で遊びが楽しめる	名古屋市地先の海域のうち庄内川左岸線を港区金城ふ頭二丁目及び金城ふ頭三丁目の区域の西岸に沿って延長した線より西の海域
	☆	海辺の散歩が楽しめる	名古屋市地先の海域のうち☆☆区分の地域に属しない海域

資料２－６　土壌の汚染に係る環境基準

［本編 p.51 参照］

【土壌の汚染に係る環境基準】

（平成 3 年環境庁告示第 46 号）

項　　目	環　境　上　の　条　件
カドミウム	検液 1ℓ につき 0.01 mg以下であり、かつ、農用地においては、米 1 kgにつき 0.4 mg未満であること。
全シアン	検液中に検出されないこと。
有機燐	検液中に検出されないこと。
鉛	検液 1ℓ につき 0.01 mg以下であること。
六価クロム	検液 1ℓ につき 0.05 mg以下であること。
砒素	検液 1ℓ につき 0.01 mg以下であり、かつ、農用地（田に限る。）においては、土壌 1 kgにつき 15 mg未満であること。
総水銀	検液 1ℓ につき 0.0005 mg以下であること。
アルキル水銀	検液中に検出されないこと。
PCB	検液中に検出されないこと。
銅	農用地（田に限る。）において、土壌 1 kgにつき 125 mg未満であること。
ジクロロメタン	検液 1ℓ につき 0.02 mg以下であること。
四塩化炭素	検液 1ℓ につき 0.002 mg以下であること。
1,2-ジクロロエタン	検液 1ℓ につき 0.004 mg以下であること。
1,1-ジクロロエチレン	検液 1ℓ につき 0.02 mg以下であること。
シス-1,2-ジクロロエチレン	検液 1ℓ につき 0.04 mg以下であること。
1,1,1-トリクロロエタン	検液 1ℓ につき 1 mg以下であること。
1,1,2-トリクロロエタン	検液 1ℓ につき 0.006 mg以下であること。
トリクロロエチレン	検液 1ℓ につき 0.03 mg以下であること。
テトラクロロエチレン	検液 1ℓ につき 0.01 mg以下であること。
1,3-ジクロロプロペン	検液 1ℓ につき 0.002 mg以下であること。
チウラム	検液 1ℓ につき 0.006 mg以下であること。
シマジン	検液 1ℓ につき 0.003 mg以下であること。
チオベンカルブ	検液 1ℓ につき 0.02 mg以下であること。
ベンゼン	検液 1ℓ につき 0.01 mg以下であること。
セレン	検液 1ℓ につき 0.01 mg以下であること。
ふっ素	検液 1ℓ につき 0.8 mg以下であること。
ほう素	検液 1ℓ につき 1 mg以下であること。

備考　1　環境上の条件のうち検液中濃度に係るものにあっては、「土壌の汚染に係る環境基準について」の付表に定める方法により検液を作成し、これを用いて測定を行うものとする。

2　カドミウム、鉛、六価クロム、砒素、総水銀、セレン、ふっ素及びほう素に係る環境上の条件のうち検液中濃度に係る値にあっては、汚染土壌が地下水面から離れており、かつ、原状において当該地下水中のこれらの物質の濃度がそれぞれ地下水 1 ℓ につき 0.01 mg、0.01 mg、0.05 mg、0.01 mg、0.0005 mg、0.01 mg、0.8 mg及び 1 mgを超えていない場合には、それぞれ検液 1 ℓ につき 0.03 mg、0.03 mg、0.15 mg、0.03 mg、0.0015 mg、0.03 mg、2.4 mg及び 3 mgとする。

3　「検液中に検出されないこと」とは、「土壌の汚染に係る環境基準について」の別表に記載されてある測定方法の欄に掲げる方法により測定した場合において、その結果が当該方法の定量限界を下回ることをいう。

4　有機燐とは、パラチオン、メチルパラチオン、メチルジメトン及び EPN をいう。

資料２－７　ダイオキシン類に係る環境基準

［本編 p.51 参照］

【ダイオキシン類に係る環境基準】

（平成 11 年環境庁告示第 68 号）

媒　　体	基　　準　　値
大　気	0.6pg－TEQ/m^3 以下
水　質 （水底の底質を除く）	1pg－TEQ/ℓ 以下
水底の底質	150pg－TEQ/g 以下
土　壌	1,000pg－TEQ/g 以下

備　考

1 基準値は、2,3,7,8-四塩化ジベンゾ－パラ－ジオキシンの毒性に換算した値とする。

2 大気及び水質（水底の底質を除く。）の基準値は、年間平均値とする。

3 土壌にあっては、環境基準が達成されている場合であって、土壌中のダイオキシン類の量が 250pg－TEQ/g 以上の場合には、必要な調査を実施することとする。

資料２－８　騒音に係る規制

［本編 p.51 参照］

【騒音発生施設を設置する工場等に係る騒音の規制基準】

（名古屋市環境保全条例施行細則）

単位：dB

時間の区分 地域の区分	昼　間	朝・夕	夜　間
	8 時～19 時	6 時～8 時 19 時～22 時	22 時～ 翌日 6 時
第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域	45	40	40
第 1 種住居地域 第 2 種住居地域 準住居地域	50	45	40
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65	60	50
都市計画区域で用途地域の定められていない地域	60	55	50
工業地域	70	65	60
工業専用地域	75	75	70

【騒音規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業】

（騒音規制法施行令 昭和 43 年政令第 324 号）
（名古屋市環境保全条例施行細則）

特定建設作業の種類	騒音規制法	名古屋市 環境保全条例
1　くい打機（もんけんを除く。）、くい抜機又はくい打くい抜機（圧入式くい打くい抜機を除く。）を使用する作業（くい打機をアースオーガーと併用する作業を除く。）	○	○
2　びょう打機を使用する作業	○	○
3　さく岩機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1 日における当該作業に係る 2 地点間の最大距離が 50ｍを超えない作業に限る。）	○	○
4　空気圧縮機（電動機以外の原動機を用いるものであって、その原動機の定格出力が 15kW 以上のものに限る。）を使用する作業（さく岩機の動力として使用する作業を除く。）	○	○
5　コンクリートプラント（混練機の混練容量が 0.45m^3以上のものに限る。）又はアスファルトプラント（混練機の混練重量が 200kg 以上のものに限る。）を設けて行う作業（モルタルを製造するためにコンクリートプラントを設けて行う作業を除く。）	○	○
6　バックホウ（原動機の定格出力が 80kW 以上のものに限る。）を使用する作業	○	
7　トラクターショベル（原動機の定格出力が 70kW 以上のものに限る。）を使用する作業	○	
8　ブルドーザー（原動機の定格出力が 40kW 以上のものに限る。）を使用する作業	○	
9　鉄筋コンクリート造、鉄骨造、鉄骨鉄筋コンクリート造又はブロック造の建造物を動力、火薬又は鋼球を使用して解体し、又は破壊する作業		○
10　コンクリートミキサーを用いる作業及びコンクリートミキサー車を使用してコンクリートを搬入する作業		○
11　コンクリートカッターを使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1 日における当該作業に係る 2 地点間の最大距離が 50ｍを超えない作業に限る。）		○
12　ブルドーザー、パワーショベル、バックホウ、スクレイパ、トラクターショベルその他これらに類する機械（これらに類する機械にあっては原動機として最高出力 74.6kW 以上のディーゼルエンジンを使用するものに限る。）を用いる作業		○
13　ロードローラー、振動ローラー又はてん圧機を用いる作業		○

【騒音規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業に係る騒音の基準】

（特定建設作業に伴って発生する騒音の規制に関する基準　昭和 43 年厚生省・建設省告示第 1 号）
（名古屋市環境保全条例施行細則）

規制の種別	地域の区分	基　　準　　等
基準値	①②③	85dB を超えないこと
作業時間	①	午後 7 時～翌日の午前 7 時の時間内でないこと
	②	午後 10 時～翌日の午前 6 時の時間内でないこと
*1 日あたりの作業時間	①	10 時間を超えないこと
	②	14 時間を超えないこと
作業期間	①②③	連続 6 日を超えないこと
作業日	①②③	日曜日その他の休日でないこと

注)1：基準値は、騒音特定建設作業の場所の敷地の境界線での値
2：基準値を超えている場合、騒音の防止の方法の改善のみならず1日の作業時間を＊欄に定める時間未満4時間以上の間において短縮させることを勧告･命令することができる。
3：地域の区分
①地域：ア　第1種低層住居専用地域、第2種低層住居専用地域、第1種中高層住居専用地域、第2種中高層住居専用地域、第1種住居地域、第2種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、都市計画区域で用途地域の定めのない地域
イ　工業地域のうち、学校・保育所・病院・診療所・図書館・特別養護老人ホームの敷地の周囲80ｍの区域
②地域：工業地域（①地域のイの区域を除く。）
③地域：工業専用地域

【騒音規制法第 17 条第 1 項に基づく自動車騒音の限度】

（騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音の限度を定める省令
平成 12 年総理府令第 15 号）
（騒音規制法第十七条第一項の規定に基づく指定地域内における自動車騒音
の限度を定める総理府令による区域の区分　平成 12 年名古屋市告示第 191 号）

単位：dB

区域の区分	昼　間	夜　間
	6 時～22 時	22 時～翌日 6 時
a 区域及び b 区域のうち 1 車線を有する道路に面する区域	65	55
a 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域	70	65
b 区域のうち 2 車線以上の車線を有する道路に面する区域及び c 区域のうち車線を有する道路に面する区域	75	70

注)1：区域の区分

a 区域：第一種低層住居専用地域
第二種低層住居専用地域
第一種中高層住居専用地域
第二種中高層住居専用地域

b 区域：第一種住居地域
第二種住居地域
準住居地域
都市計画区域で用途地域の定められていない地域

c 区域：近隣商業地域
商業地域
準工業地域
工業地域

2：幹線交通を担う道路に近接する区域に係る特例

2 車線以下の車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 15m、2 車線を超える車線を有する道路の場合は道路の敷地の境界線から 20m の範囲については、昼間 75dB、夜間 70dB とする。

「幹線交通を担う道路」とは次に掲げる道路をいう。

①高速自動車国道、一般国道、都道府県道及び市町村道（市町村道は 4 車線以上の区間）

②一般自動車道であって「都市計画法施行規則」（昭和 44 年建設省令第 49 号）第 7 条第 1 号に定める自動車専用道路

資料２－９　振動に係る規制

［本編 p.52 参照］

【振動発生施設を設置する工場等に係る振動の規制基準】

（名古屋市環境保全条例施行細則）

単位：dB

時間の区分 地域の区分	昼　　間 7 時～20 時	夜　　間 20 時～翌日 7 時
第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域	60	55
第 1 種住居地域 第 2 種住居地域 準住居地域	65	55
近隣商業地域 商業地域 準工業地域	65	60
都市計画区域で用途地域の定められていない地域	65	60
工業地域	70	65
工業専用地域	75	70

【振動規制法及び名古屋市環境保全条例に基づく特定建設作業に伴う振動の基準】

（振動規制法施行令 昭和 51 年政令第 280 号）
（振動規制法施行規則 昭和 51 年総理府令第 58 号）
（名古屋市環境保全条例施行細則）

特定建設作業の種類	振動規制法	名古屋市環境保全条例
1　くい打機（もんけん及び圧入式くい打機を除く。）、くい抜機（油圧式くい抜機を除く。）又はくい打くい抜機（圧入式くい打くい抜機を除く。）を使用する作業	○	○
2　鋼球を使用して建築物その他の工作物を破壊する作業	○	○
3　舗装版破砕機を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1 日における当該作業に係る 2 地点間の最大距離が 50ｍを超えない作業に限る。）	○	○
4　ブレーカー（手持式のものを除く。）を使用する作業（作業地点が連続的に移動する作業にあっては、1 日における当該作業に係る 2 地点間の最大距離が 50ｍを超えない作業に限る。）	○	○

規制の種別	地域の区分	基　　準　　等
基準値	①②③	75dB を超えないこと
作業時間	①	午後 7 時～翌日の午前 7 時の時間内でないこと
	②	午後 10 時～翌日の午前 6 時の時間内でないこと
*1 日あたりの作業時間	①	10 時間を超えないこと
	②	14 時間を超えないこと
作業期間	①②③	連続 6 日を超えないこと
作業日	①②③	日曜日その他の休日でないこと

注)1:基準値は、振動特定建設作業の場所の敷地の境界線での値
2:基準値を超えている場合、振動の防止の方法の改善のみならず 1 日の作業時間を＊欄に定める時間未満 4 時間以上の間において短縮させることを勧告・命令することができる。
3:地域の区分
①地域:ア　第 1 種低層住居専用地域、第 2 種低層住居専用地域、 第 1 種中高層住居専用地域、第 2 種中高層住居専用地域、第 1 種住居地域、第 2 種住居地域、準住居地域、近隣商業地域、商業地域、準工業地域、都市計画区域で用途地域の定めのない地域
イ　工業地域及び工業専用地域のうち、学校・保育所・病院・診療所・図書館・特別養護老人ホームの敷地の周囲80ｍの区域
②地域:工業地域（①地域のイの区域を除く。）
③地域:工業専用地域（①地域のイの区域を除く。）

【振動規制法第 16 条第 1 項に基づく道路交通振動の限度】

（振動規制法施行規則 昭和 51 年総理府令第 58 号）
（振動規制法施行規則別表第二備考一及び二の規定に基づく区域の区分及び時間の指定
昭和 61 年名古屋市告示第 113 号）

単位：dB

区域の区分	該当地域	昼　間	夜　間
		7 時～20 時	20 時～翌日 7 時
第 1 種区域	第 1 種低層住居専用地域 第 2 種低層住居専用地域 第 1 種中高層住居専用地域 第 2 種中高層住居専用地域 第 1 種住居地域 第 2 種住居地域 準住居地域	65	60
第 2 種区域	近隣商業地域 商業地域 準工業地域 工業地域 都市計画区域で用途地域の定められていない地域	70	65

資料２－１０　水質に係る規制

［本編 p.52,203 参照］

【建設工事における排水対策（名古屋市環境保全条例）】

（水質汚濁の規制及び届出の概要（排水基準編）　名古屋市）

［下水道処理区域以外］

沈砂槽等の処理施設を設置し、下記表の値を目安に処理して排水。

項　　目	目　　安
外観	異常な着色又は発泡がみとめられないこと
水素イオン濃度	5.8～8.6
浮遊物質量	200 mg/ℓ
ノルマルヘキサン抽出物質含有量（鉱油類含有量）	5 mg/ℓ

※この値は目安であり、排水量が多く河川等に与える影響が大きい場合は、この限りではない。

【水質汚濁防止法に基づく一律排水基準（一部抜粋）】

（水質汚濁防止法施行令 昭和 46 年政令第 188 号）

項　　目	許容限度
水素イオン濃度（水素指数）	5.0～9.0
生物化学的酸素要求量	160（120）mg/ℓ
化学的酸素要求量	160（120）mg/ℓ
浮遊物質量	200（150）mg/ℓ
ノルマルヘキサン抽出物質含有量（動植物油脂類含有量）	30 mg/ℓ
窒素含有量	120（60）mg/ℓ
燐含有量	16（ 8）mg/ℓ
砒素及びその化合物	0.1 mg/ℓ
ふっ素及びその化合物	15 mg/ℓ
ほう素及びその化合物	230 mg/ℓ

※( )内は日間平均値

【愛知県における上乗せ排水基準】

（水質汚濁防止法第三条第三項に基づく排水基準を定める条例 昭和 47 年愛知県条例第 4 号）

［し尿処理施設を有するもの］

項　　目	許容限度
生物化学的酸素要求量	40（30）mg/ℓ
化学的酸素要求量	40（30）mg/ℓ
浮遊物質量	80（60）mg/ℓ

※( )内は日間平均値

【水質汚濁防止法に基づく総量規制値】

（水質汚濁防止法第 4 条のうち第 1 項及び第 2 項の規定に基づく生物化学的酸素要求量に係る総量規制基準 平成 24 年愛知県告示第 118 号）
（水質汚濁防止法第 4 条のうち第 1 項及び第 2 項の規定に基づく窒素含有量に係る総量規制基準 平成 24 年愛知県告示第 119 号）
（水質汚濁防止法第 4 条のうち第 1 項及び第 2 項の規定に基づく燐含有量に係る総量規制基準 平成 24 年愛知県告示第 120 号）

［し尿浄化槽］

項　　目	基　準　値
化学的酸素要求量	30（25）mg/ℓ
窒素含有量	30（10）mg/ℓ
燐含有量	3（ 1）mg/ℓ

※( )内は、建築基準法施行令第 32 条第 3 項第 2 号に規定する技術上の基準を満たす構造のし尿浄化槽より高度にし尿処理することができる方法を採用した場合の基準値である。

【浄化槽法における基準】

（環境省関係浄化槽法施行規則 平成 24 年環境省令第 8 号）

項　　目	基　準　値
生物化学的酸素要求量	20 mg/ℓ

資料２－１１　地盤に係る規制

［本編 p.52 参照］

【揚水設備に係る許可の基準（愛知県生活環境保全条例、名古屋市環境保全条例）】

（愛知県生活環境保全条例施行規則）
（名古屋市環境保全条例施行細則）

ストレーナーの位置	地表面下 10m以浅であること。
揚水機の吐出口の断面積	19 ㎝^{2}以下であること。
揚水機の原動機の定格出力	2.2kW 以下であること。
揚水設備を設置する工場等の揚水設備による総揚水量	350m^3/日以下であること。

【地下水揚水規制（名古屋市環境保全条例）】

（名古屋市環境保全条例施行細則）

揚水設備	井戸設備
ポンプ等の吐出口の断面積が 6cm^{2}を超える場合	ポンプ等の吐出口の断面積が 6cm^{2}以下の場合
地下水の採取許可に係る許可申請が必要	井戸設備設置に係る届出が必要

【地下水のゆう出を伴う掘削工事に係る届出（名古屋市環境保全条例）】

（名古屋市環境保全条例施行細則）

地下掘削工事
ゆう出水を汲み上げるポンプ等の吐出口の断面積の合計が 78 ㎝^{2}を超える場合
地下掘削工事施工に係る届出が必要

資料２－１２　緑化に係る規制

［本編 p. 53, 74 参照］

【緑のまちづくり条例（一部抜粋）】

（緑のまちづくり条例　平成 17 年名古屋市条例第 39 号）

（緑化率の規制の対象となる敷地面積の規模）

第 23 条　都市緑地法施行令（昭和 49 年政令第 3 号）第 9 条ただし書に規定する緑化率（法第 34 条第 2 項に規定する緑化率をいう。以下同じ。）の規制の対象となる敷地面積の規模は、次に掲げるとおりとする。

(1)　建築基準法（昭和 25 年法律第 201 号）第 53 条第 1 項の規定による建築物の建ぺい率（同項に規定する建ぺい率をいう。以下同じ。）の最高限度（高層住居誘導地区（都市計画法第 8 条第 1 項第 2 号の 4 に掲げる高層住居誘導地区をいい、建築物の建ぺい率の最高限度が定められているものに限る。）、高度利用地区（同項第 3 号に掲げる高度利用地区をいう。）又は都市再生特別地区（同項第 4 号の 2 に掲げる都市再生特別地区をいう。）の区域内にあっては、これらの都市計画において定められた建築物の建ぺい率の最高限度。以下「建ぺい率の最高限度」という。）が 10 分の 6 以下の区域内にあっては、300 平方メートル。ただし、建築基準法第 53 条第 3 項又は第 4 項の規定により建ぺい率の最高限度が 10 分の 6 を超える建築物の敷地の区域にあっては、500 平方メートル。

(2)　建ぺい率の最高限度が 10 分の 6 を超える区域内にあっては、500 平方メートル。

（条例による緑化率の規制）

第 26 条　次の各号に掲げる建築物（敷地面積が 500 平方メートル未満のものを除く。）の新築又は増築をしようとする者は、当該建築物の緑化率を 10 分の 1 以上としなければならない。当該新築又は増築をした建築物の維持保全をする者についても、同様とする。

(1)　建ぺい率の最高限度が 10 分の 8 を超える建築物

(2)　建築基準法第 53 条第 5 項第 1 号に該当する建築物

2　都市計画に緑化地域が定められていない区域において、建築物（敷地面積が1,000平方メートル未満のものを除く。）の新築又は増築をしようとする者は、当該建築物の緑化率を10分の2以上としなければならない。当該新築又は増築をした建築物の維持保全をする者についても、同様とする。

3　前2項の規定は、次の各号のいずれかに該当すると市長が認めた建築物については、適用しない。

(1)　その敷地の周囲に広い緑地を有し、良好な都市環境の形成に支障を及ぼすおそれがないもの

(2)　その用途又は敷地の状況によってやむを得ないもの

4　市長は、第1項又は第2項に規定する建築物が、これらの規定に適合していると認めたときは、規則で定めるところにより、その旨を認証するものとする。

5　第1項又は第2項の規定が適用される場合においては、法第40条並びにこの条例第23条第2項、第24条第2項及び前3条の規定を準用する。

【緑のまちづくり条例施行細則（一部抜粋）】

（緑のまちづくり条例施行細則　平成17年名古屋市規則第158号）

（法第35条第2項の市町が定める建築物の緑化率の最低限度）

第19条の2　法第35条第2項の市長が定める建築物の緑化率の最低限度は、次表のとおりとする。

特定街区（都市計画法（昭和43年法律第100号）第8条第1項第4号に掲げる特定街区をいう。）に関する都市計画において定められた壁面の位置の制限に適合して建築物を建築することができる土地の面積の敷地面積に対する割合の最高限度	市長が定める建築物の緑化率の最低限度
10分の5以下の場合	10分の2
10分の5を超え、10分の6以下の場合	10分の1.5
10分の6を超え、10分の8以下の場合	10分の1

（政令第11条に規定する市長が定める数値）

第20条　政令第11条の規定する市長が定める数値は、次表のとおりとする。

1から建築基準法施行令（昭和25年政令第338号）第135条の16第1項又は第136条第1項及び第2項の規定による空地の面積の敷地面積に対する割合を減じた数値	市長が定める数値
10分の5以下の場合	10分の2
10分の5を超え、10分の6以下の場合	10分の1.5
10分の6を超え、10分の8以下の場合	10分の1
10分の8を超える場合	10分の0.5

資料２－１３　動植物リスト等

［本編 p.74 参照］

１．動　物

(1)　動物リスト

調査対象区域内に生息する動物を把握するために、以下の資料を収集整理した。

・「空見スラッジリサイクルセンター（仮称）建設事業に係る環境影響評価書」（名古屋市，平成 18 年）（以下、「空見」という。）

・「新名古屋火力発電所（7,8 号系列）環境影響評価書　修正環境影響調査書」（中部電力株式会社，平成 6 年）（以下、「新名火」という。）

抽出した種名等のリストは、表－１に示すとおりである。

また、確認種について、表－２に示す選定基準にて重要な種の選定を行った。

既存資料に基づく選定の結果、事業予定地近傍の金城ふ頭中央緑地においては重要な種は確認されていない。

表－２　重要な動物の選定基準

№.	略称	重要な種の選定基準と区分
1	天然記念物	「文化財保護法」(昭和25年5月30日法律第214)に基づく天然記念物及び特別天然記念物 (区分) 特天: 特別天然記念物　　県:愛知県指定 天: 天然記念物　　市:知多市指定
2	種の保存法	「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」(平成4年6月5日法律第75号)に基づく国内希少野生動植物種、国際希少野生動植物種及び緊急指定種 (区分) 国内: 国内希少野生動植物種　　緊急:緊急指定種 国際: 国際希少野生動植物種
3	環境省RL	「哺乳類、鳥類、爬虫類、両生類、昆虫類、貝類のレッドリスト」(環境省, 平成24年8月28日報道発表資料)の選定種 「環境省第4次レッドリスト(汽水・淡水魚類)」(環境省, 平成25年2月1日報道発表資料)の選定種 (区分) EX: 絶滅(我が国ではすでに絶滅したと考えられる種) EW: 野生絶滅(飼育・栽培下でのみ存続している種) CR: 絶滅危惧IA類(絶滅の危機に瀕している種で、ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの) EN: 絶滅危惧IB類(絶滅の危機に瀕している種で、IA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの) VU: 絶滅危惧Ⅱ類(絶滅の危険が増大している種) NT: 準絶滅危惧(存続基盤が脆弱な種) DD: 情報不足(評価するだけの情報が不足している種) LP: 絶滅のおそれのある地域個体群(地域的に孤立している個体群で、絶滅のおそれが高いもの)
4	愛知県RDB	「愛知県の絶滅のおそれのある野生生物　レッドデータブックあいち2009-動物編-」(愛知県, 平成21年3月)の選定種 (区分) EX: 絶滅(愛知県ではすでに絶滅したと考えられる種) EW: 野生絶滅(野生では絶滅し、飼育・栽培下でのみ存続している種) CR: 絶滅危惧IA類(絶滅の危機に瀕している種で、ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの) EN: 絶滅危惧IB類(絶滅の危機に瀕している種で、IA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの) VU: 絶滅危惧Ⅱ類(絶滅の危険が増大している種) NT: 準絶滅危惧(存続基盤が脆弱な種) DD: 情報不足(評価するだけの情報が不足している種) LP: 地域個体群(その種の国内における生息状況に鑑み、愛知県において特に保全のための配慮が必要と考えられる特徴的な個体群)
5	愛知県指定種	「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」(昭和48年3月30日条例第3号)に基づく指定希少野生動植物種の指定種(平成22年4月1日指定)
6	RDBなごや	「レッドデータブックなごや2004」(名古屋市, 平成16年3月)、「名古屋市版レッドリスト2010」(名古屋市, 平成22年3月)及び「レッドデータブックなごや2010-2004年版補遺-」(名古屋市, 平成22年3月)の選定種 (区分) EX: 絶滅(我が国ではすでに絶滅したと考えられる種) EW: 野生絶滅(飼育・栽培下でのみ存続している種) CR: 絶滅危惧IA類(絶滅の危機に瀕している種で、ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの) EN: 絶滅危惧IB類(絶滅の危機に瀕している種で、IA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの) VU: 絶滅危惧Ⅱ類(絶滅の危険が増大している種) NT: 準絶滅危惧(存続基盤が脆弱な種) DD: 情報不足(評価するだけの情報が不足している種)

表－１(1)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
哺乳類	コウモリ	ヒナコウモリ	アブラコウモリ	○	①②③								
	ネズミ	ネズミ	ハツカネズミ	○	①								
			クマネズミ属の一種	○	①③								
鳥類	カイツブリ	カイツブリ	ハジロカイツブリ	○	①③								
			カンムリカイツブリ	○	①③	○	⑥						
	ペリカン	ウ	カワウ	○	①②③	○	⑥						
	コウノトリ	サギ	ゴイサギ	○	②④								
			ササゴイ	○	②								
			ダイサギ	○	①②③	○	⑥						
			コサギ	○	①②	○	⑥						
			アオサギ	○	①②③④	○	⑥						
	カモ	カモ	マガモ	○	①②③	○	⑥						
			カルガモ	○	①②③④	○	⑥						
			コガモ	○	②	○	⑥						
			ヨシガモ	○	①	○	⑥						
			オカヨシガモ			○	⑥						
			ヒドリガモ	○	②③	○	⑥						
			オナガガモ	○	①②	○	⑥						
			シマアジ			○	⑥						
			ハシビロガモ	○	②	○	⑥						
			ホシハジロ	○	②③	○	⑥						
			キンクロハジロ	○	①②③	○	⑥						
			スズガモ	○	①②	○	⑥						
	タカ	タカ	ミサゴ	○	①②					NT	NT		NT
			ハイタカ	○	③					NT			NT
			ハイイロチュウヒ	○	②						NT		
		ハヤブサ	ハヤブサ	○	①②③				国内	VU	EN		VU
			チョウゲンボウ	○	①④								
	キジ	キジ	キジ	○	①								
	チドリ	チドリ	コチドリ	○	②	○	⑥						
			シロチドリ	○	②	○	⑥			VU	NT		NT
			メダイチドリ	○	②	○	⑥						NT
			ダイゼン	○	①②	○	⑥						
			ケリ	○	①	○	⑥			DD			
		シギ	キョウジョシギ			○	⑥						
			トウネン	○	①②③	○	⑥						
			ハマシギ	○	①②③	○	⑥			NT			
			コオバシギ	○	②						NT		NT
			オバシギ	○	②	○	⑥				NT		NT
			ツルシギ			○	⑥			VU	VU		EN
			アオアシシギ	○	②③	○	⑥						
			キアシシギ	○	①②③	○	⑥						
			イソシギ	○	③	○	⑥						
			ソリハシシギ	○	①②	○	⑥						
			オグロシギ			○	⑥						VU
			オオソリハシシギ	○	①②	○	⑥						NT
			ダイシャクシギ	○	①	○	⑥						NT
			ホウロクシギ	○	①	○	⑥				VU		VU
			チュウシャクシギ	○	①②③	○	⑥			VU	NT		
		カモメ	ユリカモメ	○	①②③	○	⑥				NT		
			セグロカモメ	○	①②③	○	⑥			VU	VU		
			オオセグロカモメ	○	③								
			カモメ	○	②③	○	⑥						
			ウミネコ	○	①②③	○	⑥						
			コアジサシ	○	①②③	○	⑥		国際	VU	NT		VU
	ハト	ハト	キジバト	○	①②③④								
	カッコウ	カッコウ	ツツドリ	○	②						NT		
	ブッポウソウ	カワセミ	カワセミ	○	③								
	スズメ	ツバメ	ショウドウツバメ	○	②								
			ツバメ	○	①②③④								
		セキレイ	キセキレイ	○	②④								
			ハクセキレイ	○	①②③④	○	⑥						
			セグロセキレイ	○	①③④	○	⑥						
			ビンズイ	○	②								
		サンショウクイ	サンショウクイ	○	②③					VU	NT		NT
		ヒヨドリ	ヒヨドリ	○	①②③④								
		モズ	モズ	○	①②③④								
		ヒタキ	ジョウビタキ	○	①								
			ツグミ	○	①②③								
			ウグイス	○	①								
			オオヨシキリ			○	⑥						
			キビタキ	○	④								
			エゾビタキ	○	①③								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(2)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
鳥類	スズメ	シジュウカラ	ヤマガラ	○	②								
			シジュウカラ	○	②③④								
		メジロ	メジロ	○	①②③								
		ホオジロ	ホオジロ	○	①								
		アトリ	カワラヒワ	○	①②③	○	⑥						
		ハタオリドリ	スズメ	○	①②③④								
		ムクドリ	ムクドリ	○	①②③④								
		カラス	カケス	○	①								
			ハシボソガラス	○	①②③④								
			ハシブトガラス	○	①②③④								
	フラミンゴ	フラミンゴ	チリフラミンゴ			○	⑥						
	ハト	ハト	ドバト	○	①②③④								
爬虫類	トカゲ	カナヘビ	カナヘビ	○	①④								
		ヘビ	シマヘビ	○	①③④								NT
両生類	カエル	アマガエル	アマガエル	○	②								
		アカガエル	ヌマガエル			○	⑤						
			ウシガエル	○	④								
昆虫類	トビムシ	ヒメトビムシ	ヒメトビムシ科類	○	②③								
		ツチトビムシ	ツチトビムシ科の一種	○	②								
		トゲトビムシ	トゲトビムシ科類	○	①②								
		アヤトビムシ	アヤトビムシ科の一種			○	⑦						
			アヤトビムシ科類	○	①②③④								
		マルトビムシ	マルトビムシ科類	○	①②④								
	トンボ	イトトンボ	クロイトトンボ	○	①								
			セスジイトトンボ	○	④								
			アジアイトトンボ	○	③	○	⑦						
		ヤンマ	ギンヤンマ			○	⑦						
		エゾトンボ	オオヤマトンボ	○	③								
		トンボ	シオカラトンボ	○	①②③④								
			ウスバキトンボ	○	①②③④								
			コシアキトンボ	○	①								
			チョウトンボ	○	①③④	○	⑦						
			ナツアカネ	○	①②③④								
			アキアカネ			○	⑦						
	ゴキブリ	ゴキブリ	ヤマトゴキブリ	○	②								
		チャバネゴキブリ	モリチャバネゴキブリ	○	②	○	⑦						
	カマキリ	カマキリ	ハラビロカマキリ	○	①③④								
			コカマキリ	○	①								
			チョウセンカマキリ	○	④								
			オオカマキリ	○	①②	○	⑦						
			オオカマキリの一種	○	①④								
	シロアリ	ミゾガシラシロアリ	ヤマトシロアリ	○	①②	○	⑦						
	バッタ	コオロギ	ハラオカメコオロギ	○	①②③④								
			オカメコオロギ属の一種	○	①②③④								
			ミツカドコオロギ	○	④								
			シバスズ	○	②④								
			マダラスズ	○	②								
			エンマコオロギ	○	①②③④	○	⑦						
			ツヅレサセコオロギ	○	①②③④								
		スズムシ	スズムシ	○	②								
		マツムシ	アオマツムシ	○	③④								
		カネタタキ	カネタタキ	○	①②③	○	⑦						
		カンタン	ヒロバネカンタン	○	③④								
		キリギリス	ホシササキリ										
			ササキリ属の一種	○	③④								
			クビキリギス	○	①③								
			ツユムシ	○	①②③								
			アシグロツユムシ	○	①④								
		オンブバッタ	オンブバッタ	○	①③④								
		バッタ	ショウリョウバッタ	○	①③④								
			マダラバッタ	○	①④								
			トノサマバッタ	○	①②③④	○	⑦						
			クルマバッタモドキ	○	①③④								
			コバネイナゴ	○	④								
			ツチイナゴ			○	⑦						
			イボバッタ	○	②③								
		ヒシバッタ	ニセハネナガヒシバッタ	○	④								
			ハネナガヒシバッタ	○	④								
			ヤセヒシバッタ	○	④								
			ヒシバッタの一種	○	④								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(3)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
昆虫類	ハサミムシ	ハサミムシ	ハマベハサミムシ	○	②③								
			キアシハサミムシ	○	②								
			ヒゲジロハサミムシ	○	①②③④	○	⑦						
	アザミウマ	クダアザミウマ	クダアザミウマ科の一種			○	⑦						
	カメムシ	グンバイウンカ	ヒラタグンバイウンカ	○	①								
		アオバハゴロモ	トビイロハゴロモ	○	①								
		ハゴロモ	ベッコウハゴロモ	○	①④								
		セミ	クマゼミ	○	①②③④								
			アブラゼミ	○	①②③④	○	⑦						
			ニイニイゼミ	○	①③④								
		アワフキムシ	ハマベアワフキ	○	①③④	○	⑦						
		アオズキンヨコバイ	アオズキンヨコバイ	○	③								
		クロヒラタヨコバイ	クロヒラタヨコバイ	○	①								
		ヒラタヨコバイ	クロサジヨコバイ	○	①								
		フトヨコバイ	クワキヨコバイの一種	○	①②								
		オオヨコバイ	オオヨコバイ	○	①								
		ヒメヨコバイ	ミドリヒメヨコバイ	○	①								
			ヨツモンヒメヨコバイ	○	①②								
			シロヒメヨコバイ	○	③								
			ヒメヨコバイ亜科の一種	○	③								
		ヨコバイ	クロミャクイチモンジヨコバイ	○	②								
			ヨコバイ科の一種	○	①③								
		キジラミ	サツマキジラミ	○	②								
			トベラキジラミ	○	②								
			キジラミ科類	○	①②③								
		アブラムシ	アブラムシ科類	○	①③								
		イトアメンボ	ヒメイトアメンボ	○	②								
		アメンボ	ヒメアメンボ	○	①								
		マキバサシガメ	ハネナガマキバサシガメ	○	①②③								
		グンバイムシ	アワダチソウグンバイ	○	①③④								
			プラタナスグンバイ	○	②								
		サシガメ	アカシマサシガメ	○	①②③								
			クロサシガメ	○	①								
			クロモンサシガメ	○	①								
		イトカメムシ	ヒメイトカメムシ	○	③								
			イトカメムシ	○	①③								
		ナガカメムシ	コバネナガカメムシ	○	④								
			ヒメオオメカメムシ	○	②③④								
			オオモンシロナガカメムシ	○	③								
			ヒメナガカメムシ	○	①②③④								
			ヒゲナガカメムシ	○	①②③								
			キベリヒョウタンナガカメムシ	○	②④								
			オオメカメムシ	○	①								
			ヒメジュウジナガカメムシ	○	①								
		メダカナガカメムシ	メダカナガカメムシ	○	①								
		ホシカメムシ	フタモンホシカメムシ	○	①②								
		オオホシカメムシ	ヒメホシカメムシ	○	①								
		ホソヘリカメムシ	クモヘリカメムシ	○	①④								
			ホソヘリカメムシ	○	①	○	⑦						
		ヘリカメムシ	ホオズキカメムシ	○	①④								
			ホソハリカメムシ	○	③④								
			ホシハラビロヘリカメムシ	○	①④								
			ツマキヘリカメムシ	○	①								
		ヒメヘリカメムシ	スカシヒメヘリカメムシ	○	②③④								
			ブチヒゲヘリカメムシ	○	①③④								
		マルカメムシ	マルカメムシ	○	①③④								
		ツチカメムシ	マルツチカメムシ	○	②								
			ツチカメムシ	○	②③④	○	⑦						
		カメムシ	ウズラカメムシ	○	①④								
			ウシカメムシ	○	②								
			ブチヒゲカメムシ	○	①③④								
			トゲシラホシカメムシ	○	②								
			マルシラホシカメムシ	○	①								
			シラホシカメムシ	○	①								
			イチモンジカメムシ	○	④								
			オオクロカメムシ	○	①								
		エビイロカメムシ	エビイロカメムシ	○	①								
		ツノカメムシ	アオモンツノカメムシ	○	②③								
		カスミカメムシ	ツヤマルカスミカメムシ属の一種	○	②								
			ムモンミドリカスミカメムシの一種	○	①③								
			イネホソミドリカスミカメムシ	○	③④								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(4)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見	確認地点	新名火	確認地点	選定基準 1	2	3	4	5	6
昆虫類	アミメカゲロウ	ヒメカゲロウ	ヤマトヒメカゲロウ	○	①								
			ヒメカゲロウ科の一種	○	②								
		クサカゲロウ	クモンクサカゲロウ	○	②③④								
			ヨツボシクサカゲロウ	○	①③								
			ヤマトクサカゲロウ	○	①②③④								
			アカスジクサカゲロウ	○	②								
			スズキクサカゲロウ	○	①②								
	コウチュウ	オサムシ	キイロチビゴモクムシ	○	②③④								
			ニセマルガタゴミムシ	○	②③								
			コマルガタゴミムシ	○	①④								
			ホシボシゴミムシ	○	②								
			キボシアトキリゴミムシ	○	③④								
			キバナガミズギワゴミムシ	○	①								
			ミカワオサムシ			○	⑦						
			アトワアオゴミムシ	○	②③④								
			マイマイカブリ	○	①④								
			セアカヒラタゴミムシ	○	③								
			チビヒョウタンゴミムシ	○	①								
			ケウスゴモクムシ	○	②③								
			クロゴモクムシ	○	③								
			ウスアカクロゴモクムシ	○	①②								
			アカアシマルガタゴモクムシ	○	②③								
			コルリアトキリゴミムシ	○	①								
			ミドリマメゴモクムシ	○	①②④								
			クロツヤヒラタゴミムシ	○	③								
			オオクロツヤヒラタゴミムシ	○	①④								
			ヒラタコミズギワゴミムシ	○	①								
			ヨツモンコミズギワゴミムシ	○	④								
		ホソクビゴミムシ	オオホソクビゴミムシ	○	①								
		ゲンゴロウ	ホソセスジゲンゴロウ	○	①								
			チビゲンゴロウ	○	①								
		ガムシ	ゴマフガムシ	○	①								
			ケシガムシ属の一種	○	①								
		ハネカクシ	ヒゲブトハネカクシの一種	○	②③								
			ヒメシリグロハネカクシ	○	③								
			ニセユミセミゾハネカクシ	○	①④								
			クロズトガリハネカクシ	○	①④								
			クロナガエハネカクシ	○	①								
			ウスアカバホソハネカクシ	○	③								
			アオバアリガタハネカクシ	○	②④								
			クロコガシラハネカクシの一種	○	②								
			ヘリアカバコガシラハネカクシ	○	③								
			メダカハネカクシ属の一種	○	①								
			ハネカクシ科類	○	①②③④								
		アリヅカムシ	アリヅカムシ科の一種	○	②								
		デオキノコムシ	ケシデオキノコムシ属の一種	○	②								
		コガネムシ	アオドウガネ	○	①②③④								
			ヒメコガネ			○	⑦						
			ナガチャコガネ	○	③								
			アカビロウドコガネ	○	②③								
			ヒメビロウドコガネ	○	③④								
			ビロウドコガネ属の一種	○	①								
			ワタリビロウドコガネ	○	①②③								
			コブマルエンマコガネ	○	①②③④								
			コアオハナムグリ	○	①②								
			マメコガネ	○	④								
			ナラノチャイロコガネ	○	②								
			シロテンハナムグリ	○	①③④								
			カナブン	○	①③④								
		マルトゲムシ	シラフチビマルトゲムシ	○	①③								
		ヒメドロムシ	キスジミゾドロムシ	○	②								
		チビドロムシ	チビドロムシ	○	④								
		タマムシ	ヒシモンナガタマムシ	○	①								
			スジチビタマムシの一種	○	①								
			クズノチビタマムシ	○	①								
		コメツキムシ	マダラチビコメツキ	○	①④								
			サビキコリ	○	①②								
			クシコメツキ	○	①③	○	⑦						
		ベニボタル	ハナボタル属の一種	○	①								
		ジョウカイボン	セボシジョウカイ	○	①								
		カツオブシムシ	ヒメマルカツオブシムシ	○	①②③								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(5)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
昆虫類	コウチュウ	ジョウカイモドキ	ヒロオビジョウカイモドキ	○	②								
			キアシオビジョウカイモドキ	○	①								
		ケシキスイ	クロハナケシキスイ	○	①								
			クリヤケシキスイ	○	①								
			クリイロデオキスイ	○	③								
			モンチビヒラタケシキスイ	○	③								
			アカマダラケシキスイ	○	④								
			マルキマダラケシキスイ	○	①②③④								
			カタベニデオキスイ	○	③								
			ケシキスイ科の一種	○	①③								
		ネスイムシ	トビイロデオネスイ	○	①								
		ホソヒラタムシ	ホソヒラタキスイ	○	③④								
			フタトゲホソヒラタムシ	○	①								
		キスイムシ	ケナガセマルキスイ	○	①								
			ウスバキスイ	○	③								
			クロモンキスイ	○	③								
			マルガタキスイ	○	①③④								
		コメツキモドキ	ヒメムクゲオオキノコ	○	④								
		テントウムシ	ミスジキイロテントウ	○	③④								
			ムーアシロホシテントウ	○	③								
			ヒメアカホシテントウ	○	①②								
			ナナホシテントウ	○	①③④	○	⑦						
			ニジュウヤホシテントウ	○	①								
			ナミテントウ	○	①④								
			キイロテントウ	○	①③								
			ダンダラテントウ	○	①②④								
			セスジヒメテントウ	○	②④								
			ヨツモンヒメテントウ	○	②								
			ヒメカメノコテントウ	○	①②③④								
			クモガタテントウ	○	①②③								
			ベダリアテントウ	○	③								
			クロヘリヒメテントウ	○	①②③④								
			コクロヒメテントウ	○	②								
			クロツヤテントウ	○	②								
			クロテントウ	○	②								
		ヒメマキムシ	ウスチャケシマキムシ	○	①								
			ヒメマキムシ科の一種	○	①								
		ニセクビボソムシ	チャイロニセクビボソムシ	○	①								
		ゴミムシダマシ	コスナゴミムシダマシ	○	①②								
			ヒメホソハマベゴミムシダマシ	○	②								
			ゴミムシダマシ	○	③								
			キマワリ	○	①								
			ユミアシゴミムシダマシ	○	③④								
			モトヨツコブゴミムシダマシ	○	①								
		カミキリムシ	ゴマダラカミキリ	○	②								
		ハムシ	コカミナリハムシ	○	①②④								
			ツブノミハムシ	○	④								
			ウリハムシ	○	①③④								
			クロウリハムシ	○	①								
			アオバネサルハムシ	○	①④								
			チャバラマメゾウムシ	○	①								
			ヒメドウガネトビハムシ	○	③								
			ムシクソハムシ	○	②								
			ヨモギハムシ	○	①								
			コガタルリハムシ	○	①								
			クロボシトビハムシ	○	①								
			オオバコトビハムシ	○	②								
			フタスジヒメハムシ	○	②④								
			ヒメキバネサルハムシ	○	③								
			チュウジョウキスジノミハムシ	○	②								
			ヤナギルリハムシ	○	①								
			ナトビハムシ	○	①②								
			サンゴジュハムシ	○	②③								
			ドウガネサルハムシ	○	①③								
			アラハダトビハムシ	○	①④								
		オトシブミ	クロケシツブチョッキリ	○	①								
		ホソクチゾウムシ	ギシギシホソクチゾウムシ	○	①								
		ゾウムシ	ホソヒメカタゾウムシ	○	②								
			アオバネサルゾウムシ	○	②								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
　・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
　　「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
　・昆虫類：
　　「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
　・クモ類：
　　「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
　①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
　④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
　⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準No.に対応する。

表－１(6)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見	確認地点	新名火	確認地点	選定基準 1	2	3	4	5	6
昆虫類	コウチュウ	ゾウムシ	ヤナギイネゾウモドキ	○	①								
			コフキゾウムシ	○	①								
			アルファルファタコゾウムシ	○	②								
			タコゾウムシ属の一種	○	①								
			イネミズゾウムシ	○	④								
			カシワクチブトゾウムシ	○	①								
			カシワクチブトゾウムシの一種	○	③								
			スグリゾウムシ	○	①②③④								
			クチブトサルゾウムシ属の一種	○	①								
			サビヒョウタンゾウムシ属の一種	○	①								
			ヒサゴクチカクシゾウムシ	○	②③								
			ケチビコフキゾウムシ	○	④								
		オサゾウムシ	コクゾウムシ	○	③								
		キクイムシ	キクイムシ科類	○	①②								
	ハチ	ミフシハバチ	ルリチュウレンジ	○	②③								
		マツハバチ	マツノミドリハバチ	○	①②								
		ハバチ	ハグロハバチ	○	①								
			セグロカブラハバチ	○	①								
			ニホンカブラハバチ	○	③								
			カブラハバチ	○	①								
			オスグロハバチ	○	②								
			チャイロハバチ	○	①								
			ハバチ科類	○	①②								
		コマユバチ	コマユバチ科類	○	①②③④								
		ヒメバチ	ヒメバチ科類	○	①②③								
		コツチバチ	スジコツチバチの一種	○	②③								
			ハルコツチバチ	○	③								
		ツチバチ	ヒメハラナガツチバチ	○	④								
			オオモンツチバチ	○	①③								
			キオビツチバチ	○	①								
		アリ	オオハリアリ	○	①②③								
			ウメマツオオアリ	○	①②③④								
			テラニシシリアゲアリ	○	②								
			ハリブトシリアゲアリ	○	①②③④								
			キイロシリアゲアリ	○	①②③④								
			クロヤマアリ	○	①②③④								
			ルリアリ	○	①④								
			トビイロケアリ	○	①②③								
			クサアリモドキ	○	②								
			ムネボソアリ	○	①②③④								
			ハリナガムネボソアリ	○	①②③④								
			ヒメアリ	○	①②③④								
			アメイロアリ	○	①②③④	○	⑦						
			サクラアリ	○	①②								
			ヒラタウロコアリ	○	③								
			アズマオオズアリ	○	④								
			オオズアリ	○	①②③								
			アミメアリ	○	①②③④								
			イガウロコアリ	○	②								
			トフシアリ	○	①②③								
			トビイロシワアリ	○	①②③④								
		ドロバチ	オオフタオビドロバチ	○	①②								
			キボシトックリバチ	○	①③④								
			ミカドトックリバチ	○	④								
			ムモントックリバチ	○	④								
			オオカバフドロバチ	○	④								
			スズバチ	○	②								
			チビドロバチ	○	①③④								
		スズメバチ	フタモンアシナガバチ	○	①④								
			セグロアシナガバチ	○	①②③④								
			キアシナガバチ			○	⑦						
			コガタスズメバチ	○	③④								
		アナバチ	シワブセンの一種	○	④								
			クロアナバチ	○	④								
		コハナバチ	アカガネコハナバチ	○	②③④								
			アトジマコハナバチ属の一種	○	①④								
			ツマルコハナバチの一種	○	①②③								
			コハナバチ科類	○	③								
		ハキリバチ	バラハキリバチ	○	①④								
		コシブトハナバチ	クマバチ	○	①②③④								
		ミツバチ	ニホンミツバチ	○	②								
			ミツバチ			○	⑦						

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(7)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
昆虫類	ハエ	ガガンボ	ガガンボ属の一種	○	②								
			ガガンボ科の一種	○	②③								
		チョウバエ	チョウバエ科の一種	○	①④								
		カ	ヒトスジシマカの一種	○	②③								
		ヌカカ	ヌカカ科類	○	①③④								
		ユスリカ	フチグロユスリカ	○	②								
			セスジユスリカ	○	①③	○	⑦						
			タテジマミズクサユスリカ	○	④								
			エリユスリカ属の一種	○	①								
			ヤハズカユスリカ	○	①③④								
			ビロウドエリユスリカ属の一種	○	①②③								
			カスリモンユスリカ	○	①								
			ユスリカ科類	○	①②③④								
		ケバエ	ケバエ属の一種	○	①								
		タマバエ	タマバエ科類	○	①②③④								
		キノコバエ	キノコバエ科の一種	○	③④								
		クロバネキノコバエ	クロバネキノコバエ科類	○	①②③④								
		ミズアブ	トゲナシミズアブ	○	①								
			ハラキンミズアブ	○	①②								
		ツリアブ	コウヤツリアブ	○	①④								
		ムシヒキアブ	アオメアブ	○	①③④	○	⑦						
			シオヤアブ	○	①②④								
		アシナガバエ	アシナガキンバエ	○	③								
			アシナガバエ科の一種	○	①②								
		ノミバエ	ノミバエ科類	○	①②③④								
		アタマアブ	アタマアブ科の一種	○	②								
		ハナアブ	クロヒラタアブ	○	②③								
			ホソヒラタアブ	○	①②③								
			キゴシハナアブ	○	③								
			ハナアブ	○	②	○	⑦						
			ホシツヤヒラタアブ	○	①②③								
			エゾコヒラタアブ	○	③								
			ナミホシヒラタアブ	○	①②③								
			シママメヒラタアブ	○	①								
			キアシマメヒラタアブ	○	①								
			ホソヒメヒラタアブ	○	①②								
			キタヒメヒラタアブ	○	①②③④								
			キイロナミホシヒラタアブ	○	③								
			モモブトチビハナアブ	○	③								
		ミバエ	ツママダラケブカミバエ	○	③								
			ミバエ科の一種	○	④								
		ヤチバエ	ヒゲナガヤチバエ	○	④								
		ベッコウバエ	ベッコウバエ	○	③								
		ツヤホソバエ	ヒトテンツヤホソバエ	○	①②								
			ツヤホソバエ科の一種	○	①②								
		シマバエ	シマバエ科の一種	○	①								
		ハモグリバエ	ハモグリバエ科の一種	○	②								
		キモグリバエ	キモグリバエ科の一種	○	②③								
		ショウジョウバエ	ショウジョウバエ属類	○	①②③④								
			ショウジョウバエ科類	○	①②③								
		ハヤトビバエ	ハヤトビバエ科類	○	①②③④								
		フンバエ	ヒメフンバエ	○	③④								
			フンバエ科類	○	①								
		ハナバエ	ハナバエ科類	○	②③								
		イエバエ	イエバエ科類	○	①②③④								
		クロバエ	ホホグロオビキンバエ	○	②								
			ツマグロキンバエ	○	②③								
			クロバエ科類	○	①②③④								
		ニクバエ	センチニクバエ	○	①②								
			ニクバエ属類	○	①②③④								
		ヤドリバエ	ヤドリバエ科類	○	①③								
		ケバエ	ヒメセアカケバエ	○	③								
	トビケラ	ヒメトビケラ	ヒメトビケラ科類	○	①②								
	チョウ	マガリガ	クロハネシロヒゲナガ	○	①③								
		ハマキガ	ハラブトヒメハマキ	○	③								
			クロサンカクモンヒメハマキ	○	③								
			ヨモギネムシガ	○	①								
			トビモンシロヒメハマキ	○	①								
			ヨツスジヒメシンクイ	○	①								
			ハマキガ科類	○	①③④								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(8)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
昆虫類	チョウ	ホソガ	ホソガ科の一種	○	①								
		マルハキバガ	カレハチビマルハキバガ	○	①③④								
		キバガ	ヒマラヤスギキバガ	○	①③④								
			イモキバガ	○	③④								
			キバガ科の一種	○	①								
		イラガ	ヒロヘリアオイラガ	○	①								
		メイガ	コブノメイガ	○	①②								
			キベリトガリメイガ	○	④								
			シロオビノメイガ	○	①③④								
			マメノメイガ	○	①								
			ワモンノメイガ	○	③								
			ワタノメイガ			○	⑦						
			アカマダラメイガ	○	①④								
			アワノメイガ	○	③								
			マエアカスカシノメイガ	○	①								
			シバツトガ	○	①②③								
			メイガ科の一種	○	②								
		セセリチョウ	イチモンジセセリ	○	①②③④								
			チャバネセセリ	○	①②④								
		アゲハチョウ	アオスジアゲハ	○	①②③④								
			ナミアゲハ	○	①②④								
		シロチョウ	モンキチョウ	○	②								
			キチョウ	○	①②③④								
			モンシロチョウ	○	①②④	○	⑦						
		シジミチョウ	ツバメシジミ	○	①④								
			ウラナミシジミ	○	①②③④								
			ベニシジミ	○	①②③④	○	⑦						
			ムラサキシジミ	○	②								
			ヤマトシジミ	○	①②③④								
		ウラギンシジミチョウ	ウラギンシジミ	○	①②③								
		テングチョウ	テングチョウ	○	①								
		マダラチョウ	アサギマダラ	○	②③								
		タテハチョウ	ツマグロヒョウモン	○	②④								
			ヒメアカタテハ	○	②④								
			ゴマダラチョウ	○	①③								
		ジャノメチョウ	クロコノマチョウ			○	⑦						
		シャクガ	コウスアオシャク	○	①								
			トビスジヒメナミシャク	○	①								
			マエキヒメシャク	○	①								
		ヤガ	キノカワガ	○	③								
			ナンキンキノカワガ	○	①								
			ナミテンアツバ	○	③								
			アオアツバ	○	③								
			アトジロキヨトウ	○	④								
			スジキリヨトウ			○	⑦						
		スズメガ	オオスカシバ	○	②								
			ホシホウジャク	○	②③								
クモ類	クモ目	ジグモ科	ジグモ	○	①②								
		ガケジグモ科	セスジガケジグモ	○	④								
		ハグモ科	ハグモ属の一種	○	①②								
			ハグモ科の一種	○	①④								
		ウズグモ科	マネキグモ	○	①								
		ヒメグモ科	オオヒメグモ	○	①								
			ツリガネヒメグモ属の一種	○	②								
			シロカネイソウロウグモ	○	③								
			ヒシガタグモ	○	①								
			ヒロハヒメグモ	○	③								
			ヒメグモ科の一種	○	①③								
		サラグモ科	ハラジロムナキグモ	○	①								
			ノコギリヒザグモ	○	②								
			クロナンキングモ	○	③								
			サラグモ科の一種	○	②③								
		コガネグモ科	キザハシオニグモ	○	②③								
			ナカムラオニグモ	○	④								
			ヤエンオニグモ	○	①								
			ヤマオニグモ	○	③								
			オニグモ	○	①								
			オニグモ属の一種	○	①								
			コガネグモ	○	①③						NT		NT
			ナガコガネグモ	○	①③								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

表－１(9)　動物確認種一覧

種別	目 名	科 名	種　　名	空 見		新名火		選定基準					
					確認地点		確認地点	1	2	3	4	5	6
クモ類	クモ目	コガネグモ科	コガネグモ属の一種	○	①③								
			ギンメッキゴミグモ	○	①③								
			キジロゴミグモ	○	①								
			ゴミグモ	○	③								
			シロスジショウジョウグモ	○	②								
			コガネグモダマシ	○	①③④								
			メガネドヨウグモ	○	②								
			ドヨウオニグモ	○	①②③④								
			ヤマシロオニグモ	○	①③								
			サツマノミダマシ	○	①								
			ジョロウグモ	○	①③								
			ゲホウグモ	○	①						NT		VU
		アシナガグモ科	ヨツボシアシナガグモ	○	②								
			トガリアシナガグモ	○	①②③④								
			アシナガグモ	○	④								
			ウロコアシナガグモ	○	②③								
			アシナガグモ属の一種	○	①②③								
		タナグモ科	クサグモ属の一種	○	①②								
		ガケジグモ科	シモフリヤチグモ	○	①								
			メガネヤチグモ	○	②								
			ヤチグモ属の一種	○	①								
		ナミハグモ科	ヨシアキナミハグモ	○	②								
		キシダグモ科	ハシリグモ属の一種	○	①②								
		コモリグモ科	ミズコモリグモ属の一種	○	①								
		コモリグモ科	ハラクロコモリグモ	○	①②③④								
			ウヅキコモリグモ	○	②④								
			ハリゲコモリグモ	○	②								
			キクヅキコモリグモ	○	②								
			チビコモリグモ	○	①								
			カイゾクコモリグモ属の一種	○	①								
			コモリグモ科の一種	○	①②④								
		ササグモ科	ササグモ	○	①②④								
		フクログモ科	コマチグモ属の一種	○	④								
			フクログモ属の一種	○	①③								
		ウエムラグモ科	イタチグモ	○	③								
			オトヒメグモ	○	①②③								
			ウラシマグモ属の一種	○	①								
		シボグモ科	シボグモ	○	①								
		ワシグモ科	メキリグモ	○	③								
			ワシグモ科の一種	○	②④								
		カニグモ科	キハダカニグモ	○	②								
			ハナグモ	○	①②③④								
			シロスジグモ	○	①④								DD
			セマルトラフカニグモ	○	③								
			カラカニグモ	○	①								
			チシマカニグモ	○	①③④								
			オオヤミイロカニグモ	○	①②								
			カニグモ属の一種	○	①								
		エビグモ科	キタエビグモ	○	②								
			キハダエビグモ	○	②								
			アサヒエビグモ	○	①②③								
			ヤドカリグモ	○	④								
			エビグモ属の一種	○	①②③								
		ハエトリグモ科	ネコハエトリ	○	①②③④								
			マミジロハエトリ	○	①②④								
			アシブトハエトリ	○	②								
			ヤハズハエトリ	○	④								
			オオハエトリグモ属の一種	○	①④								
			アリグモ	○	①③								
			アリグモ属の一種	○	②								
			ミスジハエトリ	○	②③								
			イナズマハエトリ	○	①②								
			カラスハエトリ	○	③④								
			アオオビハエトリ	○	①②								

注)1:目名及び科名の配列は、以下の資料に拠った
・哺乳類、鳥類、は虫類及び両生類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（脊椎動物編)」(環境庁,平成５年)
・昆虫類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅱ)」(環境庁,平成７年)
・クモ類：
「日本産野生生物目録－本邦産野生動植物の種の現状－（無脊椎動物編Ⅰ)」(環境庁,平成５年)
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地　⑤：金城埠頭中央緑地　⑥：庄内川河口
⑦：金城埠頭中央緑地、一州町工場跡、大江町工場跡、新宝町周辺、荒尾町山王周辺
4：確認地点①及び②の鳥類には、周辺海域で確認された種が含まれる。
5：表中の選定基準番号は、前掲表－２の選定基準 No.に対応する。

(2)　聞き取り

新施設の存在・供用時における鳥類及び外来種（ミドリイガイ）への影響について、専門家へのヒアリングを行った。この結果は、以下に示すとおりである。

①　鳥　類

新施設の存在・供用による鳥類への影響について、聞き取りを行った。聞き取り概要は、以下のとおりである。

【実施時期】：平成 24 年 10 月 31 日

【専門家の所属機関及び属性】：大学（鳥類専門）

【聞き取りの主な内容】：

・以前、藤前干潟から鵜の山に帰るカワウの飛翔ルートについて、調査を行ったことがある。その結果、藤前干潟を飛び立ったカワウは、名港トリトンの下をくぐり、金城ふ頭西側の海の上を飛翔している状況であった。

・金城ふ頭には、既に建物や伊勢湾岸道路の橋があり、その橋には、照明が設置されている。新たにレゴランドができたとしても、大きな影響はないと考える。

②　外来種（ミドリイガイ）

事業活動に伴い発生する温排水による外来種（ミドリイガイ）の繁殖の促進について、聞き取りを行った。聞き取り概要は、以下のとおりである。

【実施時期】：平成 25 年 5 月 15 日

【専門家の所属機関及び属性】：大学（貝類専門）

【聞き取りの主な内容】：

・外来の貝類が繁殖するためには、高い温度と栄養塩が必要である。

・温度については、現在の排水計画では常温に近く、ミドリイガイなどが更に増殖する温度ではないことから、影響はほとんど無いと考える。

・栄養塩についても、事業予定地周辺海域は庄内川からの流入負荷が大きく、この事業による新たな負荷はほとんど無視できるレベルであるため、事業による影響は考えられない。

２．植　物

調査対象区域内に生育する植物を把握するために、以下の資料を収集整理した。

・「空見スラッジリサイクルセンター（仮称）建設事業に係る環境影響評価書」（名古屋市，平成 18 年）（以下、「空見」という。）

また、平成 24 年 11 月 16 日に、事業予定地東側にある金城ふ頭中央緑地において、生育する植物の確認を行った。

抽出した種名等のリストは、表－３に示すとおりである。

また、確認種について、表－４に示す選定基準にて重要な種の選定を行った。

既存資料の収集及び現地確認調査による選定の結果、事業予定地近傍の金城ふ頭中央緑地において重要な植物は確認されなかった。なお、金城ふ頭中央緑地においてカエデ科のハナノキが確認されたが、同種は植栽種であり、自生種でないことから、重要な種には含めない。

表－４　重要な植物の選定基準

№.	略称	重要な種の選定基準と区分
1	天然記念物	「文化財保護法」(昭和25年5月30日法律第214)に基づく天然記念物及び特別天然記念物 (区分) 特天: 特別天然記念物　県:愛知県指定 天: 天然記念物　市:知多市指定
2	種の保存法	「絶滅のおそれのある野生動植物の種の保存に関する法律」(平成4年6月5日法律第75号)に基づく国内希少野生動植物種、国際希少野生動植物種及び緊急指定種 (区分) 国内: 国内希少野生動植物種 国際: 国際希少野生動植物種 緊急: 緊急指定種
3	環境省RL	「植物Ⅰ(維管束植物)のレッドリスト」(環境省，平成24年8月28日報道発表資料)の選定種 (区分) EX: 絶滅(我が国ではすでに絶滅したと考えられる種) EW: 野生絶滅(飼育・栽培下でのみ存続している種) CR: 絶滅危惧IA類(絶滅の危機に瀕している種で、ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの) EN: 絶滅危惧IB類(絶滅の危機に瀕している種で、IA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの) VU: 絶滅危惧Ⅱ類(絶滅の危険が増大している種) NT: 準絶滅危惧(存続基盤が脆弱な種) DD: 情報不足(評価するだけの情報が不足している種)
4	愛知県RDB	「愛知県の絶滅のおそれのある野生生物　レッドデータブックあいち2009-植物編-」(愛知県，平成21年3月)の選定種 (区分) EX: 絶滅(愛知県ではすでに絶滅したと考えられる種) EW: 野生絶滅(野生では絶滅し、飼育・栽培下でのみ存続している種) CR: 絶滅危惧IA類(絶滅の危機に瀕している種で、ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの) EN: 絶滅危惧IB類(絶滅の危機に瀕している種で、IA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの) VU: 絶滅危惧Ⅱ類(絶滅の危険が増大している種) NT: 準絶滅危惧(存続基盤が脆弱な種)
5	愛知県指定種	「自然環境の保全及び緑化の推進に関する条例」(昭和48年3月30日条例第3号)に基づく指定希少野生動植物種の指定種(平成22年4月1日指定)
6	RDBなごや	「レッドデータブックなごや2004」(名古屋市，平成16年3月)、「名古屋市版レッドリスト2010」(名古屋市，平成22年3月)及び「レッドデータブックなごや2010-2004年版補遺-」(名古屋市，平成22年3月)の選定種 (区分) EX: 絶滅(我が国ではすでに絶滅したと考えられる種) EW: 野生絶滅(飼育・栽培下でのみ存続している種) CR: 絶滅危惧IA類(絶滅の危機に瀕している種で、ごく近い将来における野生での絶滅の危険性が極めて高いもの) EN: 絶滅危惧IB類(絶滅の危機に瀕している種で、IA類ほどではないが、近い将来における野生での絶滅の危険性が高いもの) VU: 絶滅危惧Ⅱ類(絶滅の危険が増大している種) NT: 準絶滅危惧(存続基盤が脆弱な種) DD: 情報不足(評価するだけの情報が不足している種)

表－３(1)　植物確認種一覧

分類	科名	種名	空見			金城ふ頭中央緑地		選定基準					
				確認地点	備考		備考	1	2	3	4	5	6
シダ植物	トクサ	スギナ	○	①②③④		○							
		イヌドクサ	○	①②									
	フサシダ	カニクサ	○	①									
	イノモトソウ	イノモトソウ	○	①									
	チャセンシダ	トラノオシダ	○	①									
	オシダ	オニヤブソテツ	○	①									
		ヤマヤブソテツ	○	①									
	ヒメシダ	ヒメワラビ	○	①									
	メシダ	シケシダ	○	①									
	ウラボシ	ノキシノブ				○							
種子植物 裸子植物	イチョウ	イチョウ	○	①②	植栽	○	植栽						
	マツ	ヒマラヤスギ	○	①②	植栽								
		クロマツ	○	①②③④	植栽	○	植栽						
	ヒノキ	カイヅカイブキ	○	①②③	植栽	○	植栽						
	マキ	イヌマキ	○	②	植栽								
	イチイ	キャラボク	○	②	植栽	○	植栽						
種子植物 被子植物 双子葉植物 離弁花類	ヤマモモ	ヤマモモ	○	②③	植栽	○	植栽						
	ヤナギ	セイヨウハコヤナギ	○	①②④	植栽								
		シダレヤナギ	○	②④	植栽								
		カワヤナギ	○	①	植栽								
		ウンリュウヤナギ	○	①	植栽								
	ブナ	スダジイ	○	②③④	植栽								
		マテバシイ	○	②③	植栽	○	植栽						
		アラカシ	○	②③	植栽								
		シラカシ	○	②③④	植栽	○	植栽						
		ウバメガシ	○	①②③④	植栽	○	植栽						
		コナラ	○	②	植栽								
		アベマキ	○	③	植栽								
	ニレ	ムクノキ	○	①②③④		○							
		エノキ	○	①②③④		○							
		アキニレ	○	①③	逸出	○							
		ケヤキ	○	②	植栽	○	植栽						
	クワ	クワクサ	○	③									
		カナムグラ	○	④									
	タデ	シロバナサクラタデ	○	④									
		オオイヌタデ	○	④									
		イヌタデ	○	①②③④									
		イシミカワ	○	④									
		ミチヤナギ	○	①									
		イタドリ	○	①									
		スイバ	○	①②③		○							
		アレチギシギシ	○	②	帰化								
		ナガバギシギシ	○	①②④	帰化								
		ギシギシ	○	②③④									
		エゾノギシギシ	○	①	帰化								
	ヤマゴボウ	ヨウシュヤマゴボウ	○	①③④	帰化								
	オシロイバナ	オシロイバナ	○	①	帰化								
	ザクロソウ	クルマバザクロソウ	○	②	帰化								
	スベリヒユ	スベリヒユ	○	①②									
	ナデシコ	ノミノツヅリ	○	②③									
		オランダミミナグサ	○	①②③	帰化								
		イヌコモチナデシコ	○	②	帰化								
		ツメクサ	○	②③									
		ムシトリナデシコ	○	②	帰化								
		シロバナマンテマ	○	②③	帰化								
		ノミノフスマ	○	②									
		コハコベ	○	②	帰化								
		ミドリハコベ	○	①②									
		イヌコハコベ	○	②③	帰化								
	アカザ	シロザ	○	①③④									
		ケアリタソウ	○	④	帰化								
	ヒユ	ヒカゲイノコズチ	○	①④									
		ヒナタイノコズチ	○	①②③④									
		イヌビユ	○	④									
	モクレン	タイサンボク			植栽	○	植栽						
		コブシ			植栽	○	植栽						
		ユリノキ	○	②	植栽								
	クスノキ	クスノキ	○	①②③④	逸出	○	植栽						
		タブノキ	○	①②③④	植栽								
		シロダモ	○	②	植栽	○							NT
	メギ	ヒイラギナンテン				○	植栽						
		ナンテン				○	植栽						
	アケビ	アケビ	○	①④									
	ツヅラフジ	アオツヅラフジ	○	①④									
	ドクダミ	ドクダミ	○	③④									

注)1:分類及び科名の配列は、「植物目録 1987」(環境庁, 昭和 63 年) に拠った。
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地
4：備考欄に示す植栽、逸出及び帰化とは、以下のとおりである。
・植栽：街路樹、公園緑化樹等として人為的に植栽された種
・逸出：植栽種のうち種子がこぼれ、あるいは鳥等に運ばれて自然に発芽･生育している個体が確認された種
・帰化：本来国内に生育していなかった植物で外国から入ってきた種
5：表中の選定基準番号は、前掲表－４の選定基準 No.に対応する。

表－３(2)　植物確認種一覧

分類	科名	種名	空見	確認地点	備考	金城ふ頭中央緑地	備考	選定基準 1	2	3	4	5	6
種子植物 被子植物 双子葉植物 離弁花類	ツバキ	ヤブツバキ	○	②③	植栽	○	植栽						
		サザンカ	○	②③	植栽	○	植栽						
		サカキ	○	②	植栽								
		ハマヒサカキ	○	②③	植栽								
		ヒサカキ	○	①③	逸出								
		モッコク	○	②	植栽								
	ケシ	ナガミヒナゲシ	○	②③	帰化								
		ヒナゲシ	○	②	帰化								
	アブラナ	ナズナ	○	②③									
		カラクサガラシ	○	②	帰化								
		マメグンバイナズナ	○	①②③	帰化								
		イヌガラシ	○	②									
	スズカケノキ	モミジバスズカケノキ	○	②	植栽								
	マンサク	イスノキ	○	②③	植栽	○	植栽						
		マンサク	○	②	植栽								NT
	ベンケイソウ	コモチマンネングサ	○	①②		○							
	ユキノシタ	アジサイ				○	植栽						
	トベラ	トベラ	○	①②③④	逸出	○							
	バラ	ヘビイチゴ	○	②③									
		ヤブヘビイチゴ	○	①									
		ビワ	○	①	植栽								
		カナメモチ				○	植栽						
		オキジムシロ	○	①④	帰化								
		ソメイヨシノ	○	①②	植栽								
		ピラカンサ類	○	①②	植栽								
		シャリンバイ	○	①②③	植栽	○	植栽						
		ノイバラ	○	①②③④		○							
		テリハノイバラ	○	①									
		ナワシロイチゴ	○	①④									
		コデマリ	○	②	植栽								
		シモツケ				○	植栽						CR
		ユキヤナギ	○	②	植栽								
	マメ	ネムノキ				○							
		アレチヌスビトハギ	○	①②③④	帰化	○	帰化						
		ツルマメ	○	④									
		マルバヤハズソウ	○	①④									
		ヤハズソウ	○	①③④		○							
		メドハギ	○	①④									
		コメツブウマゴヤシ	○	②	帰化								
		コウマゴヤシ	○	②③	帰化								
		シロバナシナガワハギ	○	④	帰化								
		クズ	○	①③④									
		ハリエンジュ	○	③	植栽	○	帰化						
		エンジュ	○	②	植栽								
		クスダマツメクサ	○	②③	帰化								
		コメツブツメクサ	○	②③	帰化	○	帰化						
		シロツメクサ	○	②③④	帰化	○	帰化						
		ヤハズエンドウ	○	①②③									
		スズメノエンドウ	○	②									
		カラスノエンドウ				○							
		カスマグサ	○	②									
		フジ	○	①③		○	植栽						
	カタバミ	カタバミ	○	①②③④		○							
	カタバミ	ウスアカカタバミ	○	①②③									
		ムラサキカタバミ	○	②③	帰化	○	帰化						
		オッタチカタバミ	○	②③④	帰化								
	フウロソウ	アメリカフウロ	○	①②③	帰化								
	トウダイグサ	エノキグサ	○	①②③④									
		アレチニシキソウ	○	④	帰化								
		オオニシキソウ	○	①④	帰化								
		コニシキソウ	○	①②③④	帰化	○	帰化						
		アカメガシワ	○	①②③		○							
		ナンキンハゼ	○	②③	植栽	○	植栽・帰化						
	ユズリハ	ヒメユズリハ	○	④	植栽								
	ニガキ	シンジュ	○	①②③	植栽								
		ニワウルシ				○	帰化						
	センダン	センダン	○	②	植栽								
	ウルシ	ヌルデ	○	②③									
	カエデ	トウカエデ	○	②	植栽	○	植栽						
		トネリコバノカエデ	○	②	植栽								
		イロハモミジ	○	②	植栽								
		ハナノキ				○	植栽			VU	CR		
	モチノキ	タマツゲ				○	植栽						
		モチノキ	○	②	植栽	○	植栽						
		クロガネモチ	○	②	植栽	○	植栽						

注)1:分類及び科名の配列は、「植物目録 1987」(環境庁, 昭和 63 年) に拠った。
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地
4：備考欄に示す植栽、逸出及び帰化とは、以下のとおりである。
・植栽：街路樹、公園緑化樹等として人為的に植栽された種
・逸出：植栽種のうち種子がこぼれ、あるいは鳥等に運ばれて自然に発芽･生育している個体が確認された種
・帰化：本来国内に生育していなかった植物で外国から入ってきた種
5：表中の選定基準番号は、前掲表－４の選定基準 No.に対応する。

表－３(3)　植物確認種一覧

分類	科名	種名	空見	確認地点	備考	金城ふ頭中央緑地	備考	選定基準 1	2	3	4	5	6
種子植物 被子植物 双子葉植物 離弁花類	ニシキギ	ニシキギ	○	②	植栽								
		マサキ	○	①②③	植栽								
	ブドウ	ノブドウ	○	①③④									
		ヤブガラシ	○	②③④		○							
		ナツヅタ	○	①									
		エビヅル	○	①④									
	ホルトノキ	ホルトノキ	○	①②③	植栽						VU		
	アオイ	ムクゲ	○	④	植栽								
		ウサギアオイ	○	③	帰化								
	アオギリ	アオギリ	○	②	植栽								
	グミ	ナワシログミ	○	①②④	植栽								
	スミレ	スミレ				○							
		ヒメスミレ	○	②									
		パンジー	○	②	植栽								
	ミソハギ	ホソバヒメミソハギ	○	④	帰化								
	ヒシ	ヒシ	○	④									
	アカバナ	メマツヨイグサ	○	①④	帰化	○	帰化						
		コマツヨイグサ	○	①②③④	帰化								
		マツヨイグサ	○	②	帰化								
	ミズキ	ハナミズキ	○	②	植栽	○	植栽						
	ウコギ	カクレミノ	○	③	植栽								
		ヤツデ	○	①	植栽								
		ヘデラヘリックス	○	②	植栽								
	セリ	マツバゼリ	○	②③	帰化								
		チドメグサ	○	①									
		ヤブジラミ	○	①③									
種子植物 被子植物 双子葉植物 合弁花類	ツツジ	アセビ				○	植栽						
		サツキ	○	②③	植栽	○	植栽						
		ヒラドツツジ	○	①②③	植栽	○	植栽						
	カキノキ	カキノキ	○	②	植栽								
	モクセイ	トウネズミモチ	○	①②③④	逸出	○	植栽						
		キンモクセイ	○	②	植栽	○	植栽						
	リンドウ	ハナハマセンブリ	○	④	帰化								
	キョウチクトウ	テイカカズラ				○							
		キョウチクトウ	○	①②④	植栽								
	ガガイモ	ガガイモ	○	①②④									
	アカネ	ヤエムグラ	○	①②③									
		ヘクソカズラ	○	①②③④		○							
	ヒルガオ	コヒルガオ	○	②		○							
		ヒルガオ	○	②									
	ムラサキ	ハナイバナ	○	①②③									
		キュウリグサ	○	①②③									
	クマツヅラ	クサギ	○	④									
		アレチハナガサ	○	①④	帰化								
		ダキバアレチハナガサ	○	①	帰化								
	シソ	ホトケノザ	○	①②③		○							
		ヒメオドリコソウ	○	②	帰化								
		イヌコウジュ	○	①									
	ナス	クコ	○	①									
		ワルナスビ	○	①②	帰化								
		オオイヌホオズキ	○	④	帰化								
		アメリカイヌホオズキ				○	帰化						
	ゴマノハグサ	マツバウンラン	○	②	帰化								
		トキワハゼ	○	②③									
		タチイヌノフグリ	○	①②③	帰化								
		ムシクサ	○	①									
		オオイヌノフグリ	○	①②③	帰化								
	オオバコ	オオバコ	○	①②③									
		ヘラオオバコ	○	②③	帰化	○	帰化						
		ツボミオオバコ	○	①②③	帰化								
	スイカズラ	ハナゾノツクバネウツギ	○	②③	植栽								
		アベリア				○	植栽・帰化						
		スイカズラ	○	①④		○							
		サンゴジュ	○	①②③④	植栽								
	キキョウ	ヒナキキョウソウ	○	②③	帰化								
		キキョウソウ	○	①④	帰化								
	キク	ブタクサ	○	①	帰化								
		ヨモギ	○	①②③④		○							
		ノコンギク	○	④									
		キダチコンギク	○	①	帰化								
		ヒロハホウキギク	○	①④	帰化								
		コバノセンダングサ	○	①④	帰化								
		アメリカセンダングサ	○	①④	帰化								
		コセンダングサ	○	①③④	帰化								
		トキンソウ	○	②									

注)1:分類及び科名の配列は、「植物目録 1987」(環境庁, 昭和 63 年) に拠った。
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地
4：備考欄に示す植栽、逸出及び帰化とは、以下のとおりである。
・植栽：街路樹、公園緑化樹等として人為的に植栽された種
・逸出：植栽種のうち種子がこぼれ、あるいは鳥等に運ばれて自然に発芽･生育している個体が確認された種
・帰化：本来国内に生育していなかった植物で外国から入ってきた種
5：表中の選定基準番号は、前掲表－４の選定基準 No.に対応する。

表－３(4)　植物確認種一覧

分類	科名	種名	空見	確認地点	備考	金城ふ頭中央緑地	備考	選定基準 1	2	3	4	5	6
種子植物 被子植物 双子葉植物 合弁花類	キク	アレチノギク	○	②③④	帰化								
		オオアレチノギク	○	①②③④	帰化								
		マメカミツレ	○	②③	帰化								
		アメリカタカサブロウ	○	②③	帰化								
		ダンドボロギク	○	①	帰化								
		ヒメムカシヨモギ	○	①②③④	帰化								
		ハルジオン	○	②③	帰化								
		ハハコグサ	○	①②③④									
		チチコグサモドキ	○	②③④	帰化	○	帰化						
		ウラジロチチコグサ	○	①②③	帰化	○	帰化						
		チチコグサ				○							
		キツネアザミ	○	②									
		ヒメブタナ	○	②	帰化								
		オオヂシバリ	○	②		○							
		アキノノゲシ	○	①④									
		ホソバアキノノゲシ	○	①									
		ノボロギク	○	②③	帰化	○	帰化						
		セイタカアワダチソウ	○	①②③④	帰化	○	帰化						
		ノゲシ	○	①②③④									
		ヒメジョオン	○	①②③④	帰化								
		シロバナタンポポ	○	②									
		アカミタンポポ	○	①	帰化								
		セイヨウタンポポ	○	①②③	帰化	○	帰化						
		ニホンタンポポ	○	①②③									
		オオオナモミ	○	①	帰化								
		オニタビラコ	○	①②③		○							
		マリーゴールド				○	植栽・帰化						
種子植物 被子植物 単子葉植物	ユリ	ノビル	○	①②									
		ヤブラン	○	②	植栽								
		ジャノヒゲ	○	①③	植栽	○							
	リョウゼツラン	アツバキミガヨラン	○	①	植栽								
	ヒガンバナ	タマスダレ	○	①	植栽								
	ヤマノイモ	ヤマノイモ	○	①									
		カエデドコロ	○	②									
	アヤメ	ニワゼキショウ	○	①②③	帰化								
	イグサ	イ	○	①④									
		クサイ	○	①②③									
		スズメノヤリ	○	③									
	ツユクサ	ツユクサ	○	①②③④		○							
	イネ	アオカモジグサ	○	①②③									
		カモジグサ	○	①②③									
		ハナヌカススキ	○	④	帰化								
		メリケンカルカヤ	○	③④	帰化	○	帰化						
		トダシバ	○	①④									
		カラスムギ	○	②③									
		ヒメコバンソウ	○	②③④	帰化								
		イヌムギ	○	①②③④	帰化								
		ヤマアワ	○	①									
		ジュズダマ	○	③									
		ギョウギシバ	○	①②③④									
		カモガヤ	○	①	帰化								
		メヒシバ	○	①②③④		○							
		コメヒシバ	○	②		○							
		アキメヒシバ	○	①③④									
		イヌビエ	○	①④									
		ヒメタイヌビエ	○	②③④									
		オヒシバ	○	①②③④									
		カゼクサ	○	①②④									
		ニワホコリ	○	④									
		コスズメガヤ	○	①②③④	帰化								
		ナルコビエ	○	①									
		トボシガラ	○	①									
		チガヤ	○	①②③									
		ボウムギ	○	①②③	帰化								
		ヒメアシボソ	○	④									
		オギ	○	①④									
		ススキ	○	①		○							
		ケチヂミザサ	○	①④									
		コチヂミザサ	○	①									
		ヌカキビ	○	①④									
		オオクサキビ	○	①②④	帰化								
		シマスズメノヒエ	○	①②③④	帰化	○	帰化						
		コスズメノヒエ	○	③									
		タチスズメノヒエ	○	①	帰化								
		チカラシバ	○	②③									

注)1:分類及び科名の配列は、「植物目録 1987」(環境庁, 昭和 63 年) に拠った。
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地
4：備考欄に示す植栽、逸出及び帰化とは、以下のとおりである。
・植栽：街路樹、公園緑化樹等として人為的に植栽された種
・逸出：植栽種のうち種子がこぼれ、あるいは鳥等に運ばれて自然に発芽・生育している個体が確認された種
・帰化：本来国内に生育していなかった植物で外国から入ってきた種
5：表中の選定基準番号は、前掲表－４の選定基準 No.に対応する。

表－３(5)　植物確認種一覧

分類	科名	種名	空見	確認地点	備考	金城ふ頭中央緑地	備考	選定基準 1	2	3	4	5	6
種子植物 被子植物 単子葉植物	イネ	ヨシ	○	①④									
		ネザサ	○	②									
		ミゾイチゴツナギ	○	②③									
		スズメノカタビラ	○	①②③									
		ナガハグサ	○	②③	帰化								
		イチゴツナギ	○	①									
		ヒエガエリ	○	①④									
		アキノエノコログサ	○	①②③④		○							
		コツブキンエノコロ	○	①③									
		キンエノコロ	○	①②③④		○							
		エノコログサ	○	①②③		○							
		ムラサキエノコロ	○	③									
		セイバンモロコシ	○	③④	帰化								
		ヒメモロコシ	○	①②④	帰化								
		ネズミノオ	○	①②④									
		カニツリグサ	○	②									
		ナギナタガヤ	○	②	帰化								
		シバ	○	①②③	植栽	○	植栽						
	ヤシ	ヤタイヤシ	○	③	植栽								
		ビロウ	○	②	植栽								
		カナリーヤシ	○	①	植栽								
		シュロ	○	④	植栽								
		ナツメヤシ				○	植栽・帰化						
	ウキクサ	アオウキクサ	○	④									
		ウキクサ	○	④									
	カヤツリグサ	アオスゲ	○	①②③									
		アゼナルコ	○	①									
		マスクサ	○	①③									
		ナキリスゲ	○	①④									
		ヤワラスゲ	○	①									
		ヒメクグ	○	②④									
		クグガヤツリ	○	②④									
		イヌクグ	○	③									
		タマガヤツリ	○	④									
		メリケンガヤツリ	○	②④	帰化								
		アゼガヤツリ	○	④									
		コゴメガヤツリ	○	②③									
		カヤツリグサ	○	②③									
		ハマスゲ	○	①②③									
		テンツキ	○	④									

注)1:分類及び科名の配列は、「植物目録 1987」(環境庁, 昭和 63 年) に拠った。
2：種名は、既存資料に掲載されている種名を用いた。
3：確認地点の丸数字は、以下に示すとおりである。
①：空見スラッジリサイクルセンター（仮称）　②：稲永公園　③：空見緑地
④：空見環境センター緑地
4：備考欄に示す植栽、逸出及び帰化とは、以下のとおりである。
・植栽：街路樹、公園緑化樹等として人為的に植栽された種
・逸出：植栽種のうち種子がこぼれ、あるいは鳥等に運ばれて自然に発芽･生育している個体が確認された種
・帰化：本来国内に生育していなかった植物で外国から入ってきた種
5：表中の選定基準番号は、前掲表－４の選定基準 No.に対応する。

資料３－１　風向・風速の異常年検定

［本編 p.79,85 参照］

「窒素酸化物総量規制マニュアル（新版）」（公害研究対策センター，平成 12 年）に示される「基準年の異常年検定」を参考に、風向及び風速の測定結果を統計手法により検定した。

異常年検定を行った測定局は、事業予定地に最も近い一般局である惟信高校とした。ただし、惟信高校における風向及び風速の測定結果は、現時点では 2003 年度（平成 15 年度）以降のデータが入手可能であり、「窒素酸化物総量規制マニュアル（新版）」に示す統計手法に必要な過去 10 年分の測定結果が入手できない。このことから、異常年検定は、惟信高校を参考に行うとともに、名古屋地方気象台における測定結果についても行い、両方が平年と比べ、異常ではないと認められた年度における惟信高校の測定結果を、大気質における予測に用いることとした。

異常年検定の結果は、次に示すとおりである。

これによると、2009 年度（平成 21 年度）は、惟信高校及び名古屋地方気象台ともに、平年と比べ異常ではないと認められたことから、大気質の予測には、この年度における惟信高校の測定結果を用いることとした。

【2011 年度（平成 23 年度)】

＜惟信高校＞

風向	比較年度・統計値										検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	平均	標準偏差	2011		α=1%	上限	下限
NNE	289	254	274	217	248	197	226	190	236.9	35.5	196	1.03	○	368	106
NE	111	102	103	96	128	110	107	89	105.8	11.6	90	1.44	○	149	63
ENE	64	65	88	76	92	110	104	114	89.1	19.5	90	0.00	○	161	17
E	91	81	97	89	122	149	147	186	120.3	37.4	173	1.54	○	258	0
ESE	194	213	178	171	248	376	332	401	264.1	92.4	416	2.10	○	605	0
SE	550	588	443	497	529	473	451	518	506.1	50.0	525	0.11	○	690	322
SSE	450	453	374	367	355	248	266	273	348.3	80.1	300	0.28	○	643	53
S	247	273	314	281	353	355	380	387	323.8	52.6	387	1.12	○	518	130
SSW	392	326	449	402	408	428	442	470	414.6	44.3	518	4.24	○	578	251
SW	396	364	390	419	327	307	323	317	355.4	42.5	296	1.52	○	512	199
WSW	280	229	278	289	221	259	278	279	264.1	25.6	214	2.98	○	358	170
W	390	369	444	414	386	369	439	425	404.5	30.1	388	0.23	○	515	294
WNW	606	682	681	655	750	1002	904	907	773.4	144.7	900	0.60	○	1307	240
NW	2199	2326	2303	2286	2240	2291	2288	2234	2270.9	42.2	2336	1.85	○	2426	2115
NNW	1397	1409	1336	1468	1417	1294	1296	1204	1352.6	85.9	1250	1.11	○	1669	1036
N	866	865	779	800	738	635	608	516	725.9	127.4	566	1.23	○	1195	256
Calm	262	158	227	232	218	153	141	148	192.4	47.2	137	1.07	○	366	18

風速 (m/s)	比較年度・統計値										検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	平均	標準偏差	2011		α=1%	上限	下限
0.4以下	262	158	227	233	218	153	141	148	192.5	47.3	137	1.07	○	367	18
0.5～0.9	818	550	672	763	639	502	553	558	631.9	112.6	551	0.40	○	1047	217
1.0～1.9	2790	2638	2758	2804	2726	2680	2702	2570	2708.5	78.9	2530	3.98	○	2999	2418
2.0～2.9	2003	2132	2100	2074	2181	2343	2277	2195	2163.1	110.3	2229	0.28	○	2570	1757
3.0～3.9	1236	1269	1240	1146	1185	1265	1229	1282	1231.5	45.7	1270	0.55	○	1400	1063
4.0～5.9	1165	1403	1188	1188	1235	1251	1263	1308	1250.1	77.5	1337	0.98	○	1536	965
6.0～7.9	385	473	434	404	447	409	423	440	426.9	27.7	535	11.85	×	529	325
8.0以上	125	134	139	148	149	153	144	157	143.6	10.5	193	17.22	×	182	105

＜名古屋地方気象台＞

風向	比較年度・統計値												検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	平均	標準偏差	2011		α=1%	上限	下限
NNE	460	452	415	418	433	375	449	422	435	399	425.8	25.9	413	0.20	○	519	333
NE	303	280	284	264	291	263	288	298	277	230	277.8	21.2	319	3.09	○	354	202
ENE	220	200	248	215	255	224	249	269	225	255	236.0	22.1	237	0.00	○	315	157
E	154	111	146	131	187	159	167	157	122	178	151.2	24.2	139	0.21	○	238	64
ESE	238	170	233	251	184	222	189	233	219	288	222.7	34.9	220	0.00	○	348	97
SE	519	550	566	594	537	578	606	563	579	658	575.0	39.0	693	7.49	○	715	435
SSE	649	813	801	883	694	692	713	665	650	751	731.1	78.9	766	0.16	○	1015	448
S	444	392	454	392	463	362	431	386	368	350	404.2	40.7	468	2.01	○	550	258
SSW	207	179	233	172	237	280	237	263	301	232	234.1	40.9	266	0.50	○	381	87
SW	161	177	164	133	168	195	154	182	177	178	168.9	17.2	148	1.21	○	231	107
WSW	175	140	145	117	155	169	132	110	121	137	140.1	21.5	141	0.00	○	217	63
W	239	169	173	187	189	198	185	188	200	215	194.3	20.5	197	0.01	○	268	121
WNW	865	800	757	842	896	819	794	882	888	875	841.8	47.2	867	0.23	○	1011	672
NW	1334	1493	1311	1329	1377	1309	1267	1282	1409	1337	1344.8	66.6	1299	0.39	○	1584	1106
NNW	1646	1673	1679	1679	1650	1821	1673	1660	1714	1719	1691.4	51.4	1604	2.37	○	1876	1507
N	1105	1121	1120	1138	1012	1062	1206	1169	1046	928	1090.7	81.1	994	1.16	○	1382	799
Calm	40	40	51	15	32	32	43	31	29	24	33.7	10.2	9	4.80	○	70	0

風速 (m/s)	比較年度・統計値												検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	平均	標準偏差	2011		α=1%	上限	下限
0.4以下	111	105	129	63	103	106	117	96	117	100	104.7	17.6	42	10.38	○	168	41
0.5～0.9	511	487	557	447	560	598	522	578	529	517	530.6	44.6	444	3.08	○	691	370
1.0～1.9	2310	2196	2369	2170	2441	2393	2351	2468	2383	2344	2342.5	95.9	2218	1.38	○	2687	1998
2.0～2.9	2293	2170	2119	2208	2172	2320	2184	2318	2213	2171	2216.8	69.7	2210	0.01	○	2467	1966
3.0～3.9	1550	1426	1513	1592	1496	1479	1551	1465	1550	1546	1516.8	50.2	1532	0.08	○	1697	1336
4.0～5.9	1469	1566	1461	1583	1420	1334	1472	1349	1483	1532	1466.9	82.7	1629	3.14	○	1764	1170
6.0～7.9	420	622	496	530	442	407	437	395	378	430	455.7	74.1	571	1.98	○	722	189
8.0以上	95	188	136	167	126	123	149	91	107	114	129.6	31.1	134	0.02	○	241	18

【2010 年度（平成 22 年度)】

＜惟信高校＞

風向	比較年度・統計値									検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	平均	標準偏差	2010		α=1%	上限	下限
NNE	289	254	274	217	248	197	226	243.6	32.4	190	2.05	○	365	122
NE	111	102	103	96	128	110	107	108.1	10.2	89	2.63	○	146	70
ENE	64	65	88	76	92	110	104	85.6	18.1	114	1.85	○	154	18
E	91	81	97	89	122	149	147	110.9	28.4	186	5.24	○	217	4
ESE	194	213	178	171	248	376	332	244.6	79.9	401	2.87	○	544	0
SE	550	588	443	497	529	473	451	504.4	53.8	518	0.05	○	706	303
SSE	450	453	374	367	355	248	266	359.0	80.0	273	0.87	○	659	59
S	247	273	314	281	353	355	380	314.7	49.7	387	1.59	○	501	128
SSW	392	326	449	402	408	428	442	406.7	41.3	470	1.76	○	562	252
SW	396	364	390	419	327	307	323	360.9	42.7	317	0.79	○	521	201
WSW	280	229	278	289	221	259	278	262.0	26.9	279	0.30	○	363	161
W	390	369	444	414	386	369	439	401.6	31.2	425	0.42	○	519	285
WNW	606	682	681	655	750	1002	904	754.3	145.1	907	0.83	○	1299	210
NW	2199	2326	2303	2286	2240	2291	2288	2276.1	42.7	2234	0.73	○	2436	2116
NNW	1397	1409	1336	1468	1417	1294	1296	1373.9	66.3	1204	4.93	○	1623	1125
N	866	865	779	800	738	635	608	755.9	102.7	516	4.09	○	1141	371
Calm	262	158	227	232	218	153	141	198.7	47.2	148	0.87	○	376	22

風速 (m/s)	比較年度・統計値									検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	平均	標準偏差	2010		α=1%	上限	下限
0.4以下	262	158	227	233	218	153	141	198.9	47.3	148	0.87	○	376	21
0.5～0.9	818	550	672	763	639	502	553	642.4	117.3	558	0.39	○	1083	202
1.0～1.9	2790	2638	2758	2804	2726	2680	2702	2728.3	60.0	2570	5.22	○	2953	2503
2.0～2.9	2003	2132	2100	2074	2181	2343	2277	2158.6	118.3	2195	0.07	○	2603	1715
3.0～3.9	1236	1269	1240	1146	1185	1265	1229	1224.3	44.2	1282	1.28	○	1390	1058
4.0～5.9	1165	1403	1188	1188	1235	1251	1263	1241.9	79.8	1308	0.51	○	1541	942
6.0～7.9	385	473	434	404	447	409	423	425.0	29.4	440	0.20	○	535	315
8.0以上	125	134	139	148	149	153	144	141.7	9.8	157	1.83	○	178	105

＜名古屋地方気象台＞

風向	比較年度・統計値												検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	平均	標準偏差	2010		α=1%	上限	下限
NNE	428	460	452	415	418	433	375	449	422	435	428.7	24.1	399	1.24	○	515	342
NE	283	303	280	284	264	291	263	288	298	277	283.1	13.0	230	13.65	×	330	236
ENE	220	220	200	248	215	255	224	249	269	225	232.5	21.5	255	0.90	○	310	155
E	159	154	111	146	131	187	159	167	157	122	149.3	22.5	178	1.33	○	230	68
ESE	230	238	170	233	251	184	222	189	233	219	216.9	26.6	288	5.85	○	312	121
SE	611	519	550	566	594	537	578	606	563	579	570.3	29.5	658	7.23	○	676	464
SSE	819	649	813	801	883	694	692	713	665	650	737.9	83.6	751	0.02	○	1038	438
S	356	444	392	454	392	463	362	431	386	368	404.8	39.8	350	1.55	○	548	262
SSW	173	207	179	233	172	237	280	237	263	301	228.2	45.3	232	0.01	○	391	65
SW	177	161	177	164	133	168	195	154	182	177	168.8	17.2	178	0.23	○	231	107
WSW	126	175	140	145	117	155	169	132	110	121	139.0	22.0	137	0.01	○	218	60
W	194	239	169	173	187	189	198	185	188	200	192.2	19.2	215	1.15	○	261	123
WNW	817	865	800	757	842	896	819	794	882	888	836.0	46.2	875	0.58	○	1002	670
NW	1388	1334	1493	1311	1329	1377	1309	1267	1282	1409	1349.9	67.9	1337	0.03	○	1594	1106
NNW	1714	1646	1673	1679	1679	1650	1821	1673	1660	1714	1690.9	51.2	1719	0.25	○	1875	1507
N	1032	1105	1121	1120	1138	1012	1062	1206	1169	1046	1101.1	62.4	928	6.30	○	1325	877
Calm	32	40	40	51	15	32	32	43	31	29	34.5	9.7	24	0.96	○	69	0

風速 (m/s)	比較年度・統計値												検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	平均	標準偏差	2010		α=1%	上限	下限
0.4以下	104	111	105	129	63	103	106	117	96	117	105.1	17.5	100	0.07	○	168	42
0.5～0.9	472	511	487	557	447	560	598	522	578	529	526.1	48.2	517	0.03	○	699	353
1.0～1.9	2302	2310	2196	2369	2170	2441	2393	2351	2468	2383	2338.3	96.7	2344	0.00	○	2686	1991
2.0～2.9	2240	2293	2170	2119	2208	2172	2320	2184	2318	2213	2223.7	68.1	2171	0.49	○	2468	1979
3.0～3.9	1460	1550	1426	1513	1592	1496	1479	1551	1465	1550	1508.2	52.0	1546	0.43	○	1695	1321
4.0～5.9	1506	1469	1566	1461	1583	1420	1334	1472	1349	1483	1464.3	80.9	1532	0.57	○	1755	1174
6.0～7.9	533	420	622	496	530	442	407	437	395	378	466.0	77.2	430	0.18	○	743	189
8.0以上	143	95	188	136	167	126	123	149	91	107	132.5	30.9	114	0.29	○	244	21

【2009 年度（平成 21 年度)】

＜惟信高校＞

風向	比較年度・統計値								検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	平均	標準偏差	2009		α=1%	上限	下限
NNE	289	274	274	217	248	197	249.8	36.3	226	0.31	○	389	110
NE	111	103	103	96	128	110	108.5	11.0	107	0.01	○	151	66
ENE	64	88	88	76	92	110	86.3	15.5	104	0.93	○	146	27
E	91	97	97	89	122	149	107.5	23.5	147	2.02	○	198	17
ESE	194	178	178	171	248	376	224.2	79.5	332	1.31	○	530	0
SE	550	443	443	497	529	473	489.2	44.4	451	0.53	○	660	318
SSE	450	374	374	367	355	248	361.3	65.0	266	1.54	○	611	111
S	247	314	314	281	353	355	310.7	41.7	380	1.97	○	471	150
SSW	392	449	449	402	408	428	421.3	24.4	442	0.51	○	515	327
SW	396	390	390	419	327	307	371.5	44.0	323	0.87	○	541	202
WSW	280	278	278	289	221	259	267.5	24.8	278	0.13	○	363	172
W	390	444	444	414	386	369	407.8	31.5	439	0.70	○	529	287
WNW	606	681	681	655	750	1002	729.2	141.6	904	1.09	○	1274	185
NW	2199	2303	2303	2286	2240	2291	2270.3	42.0	2288	0.13	○	2432	2109
NNW	1397	1336	1336	1468	1417	1294	1374.7	64.0	1296	1.08	○	1621	1129
N	866	779	779	800	738	635	766.2	76.7	608	3.04	○	1061	471
Calm	262	227	227	232	218	153	219.8	36.1	141	3.40	○	359	81

風速 (m/s)	比較年度・統計値								検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	平均	標準偏差	2009		α=1%	上限	下限
0.4以下	262	158	227	233	218	153	208.5	43.6	141	1.71	○	376	41
0.5～0.9	818	550	672	763	639	502	657.3	121.0	553	0.53	○	1123	192
1.0～1.9	2790	2638	2758	2804	2726	2680	2732.7	64.5	2702	0.16	○	2981	2485
2.0～2.9	2003	2132	2100	2074	2181	2343	2138.8	116.3	2277	1.01	○	2586	1692
3.0～3.9	1236	1269	1240	1146	1185	1265	1223.5	48.4	1229	0.01	○	1410	1037
4.0～5.9	1165	1403	1188	1188	1235	1251	1238.3	86.9	1263	0.06	○	1572	904
6.0～7.9	385	473	434	404	447	409	425.3	32.1	423	0.00	○	549	302
8.0以上	125	134	139	148	149	153	141.3	10.6	144	0.05	○	182	101

＜名古屋地方気象台＞

風向	比較年度・統計値												検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	平均	標準偏差	2009		α=1%	上限	下限
NNE	448	428	460	452	415	418	433	375	449	422	430.0	24.8	435	0.03	○	492	368
NE	264	283	303	280	284	264	291	263	288	298	281.8	14.3	277	0.09	○	318	246
ENE	209	220	220	200	248	215	255	224	249	269	230.9	22.7	225	0.06	○	288	174
E	161	159	154	111	146	131	187	159	167	157	153.2	20.6	122	1.88	○	205	102
ESE	277	230	238	170	233	251	184	222	189	233	222.7	32.8	219	0.01	○	305	141
SE	703	611	519	550	566	594	537	578	606	563	582.7	51.5	579	0.00	○	712	454
SSE	789	819	649	813	801	883	694	692	713	665	751.8	78.7	650	1.37	○	949	555
S	410	356	444	392	454	392	463	362	431	386	409.0	37.7	368	0.97	○	503	315
SSW	216	173	207	179	233	172	237	280	237	263	219.7	37.4	301	3.87	○	313	126
SW	149	177	161	177	164	133	168	195	154	182	166.0	17.9	177	0.31	○	211	121
WSW	118	126	175	140	145	117	155	169	132	110	138.7	22.3	121	0.52	○	194	83
W	182	194	239	169	173	187	189	198	185	188	190.4	19.2	200	0.20	○	238	142
WNW	807	817	865	800	757	842	896	819	794	882	827.9	43.1	888	1.59	○	936	720
NW	1379	1388	1334	1493	1311	1329	1377	1309	1267	1282	1346.9	65.6	1409	0.73	○	1511	1183
NNW	1633	1714	1646	1673	1679	1679	1650	1821	1673	1660	1682.8	53.5	1714	0.28	○	1817	1549
N	1016	1032	1105	1121	1120	1138	1012	1062	1206	1169	1098.1	65.9	1046	0.51	○	1263	933
Calm	22	32	40	40	51	15	32	32	43	31	33.8	10.4	29	0.17	○	60	8

風速 (m/s)	比較年度・統計値												検定年度	Fo	判定 ○:採択、×:棄却	棄却限界 (α=1%)	
	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	平均	標準偏差	2009		α=1%	上限	下限
0.4以下	92	104	111	105	129	63	103	106	117	96	102.6	17.4	117	0.56	○	146	59
0.5～0.9	499	472	511	487	557	447	560	598	522	578	523.1	49.0	529	0.01	○	646	401
1.0～1.9	2243	2302	2310	2196	2369	2170	2441	2393	2351	2468	2324.3	99.6	2383	0.28	○	2573	2075
2.0～2.9	2161	2240	2293	2170	2119	2208	2172	2320	2184	2318	2218.5	70.9	2213	0.00	○	2396	2041
3.0～3.9	1496	1460	1550	1426	1513	1592	1496	1479	1551	1465	1502.8	49.9	1550	0.73	○	1628	1378
4.0～5.9	1575	1506	1469	1566	1461	1583	1420	1334	1472	1349	1473.5	88.1	1483	0.01	○	1694	1253
6.0～7.9	560	533	420	622	496	530	442	407	437	395	484.2	75.6	378	1.61	○	673	295
8.0以上	158	143	95	188	136	167	126	123	149	91	137.6	30.4	107	0.83	○	214	62

資料３－２　高さ別、風力階級別出現頻度及び年間風配図

［本編 p.81,82,83 参照］

風向・風速は、惟信高校における平成 21 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。

高さ別の風速は、次のべき乗則により予測対象高さの風速に補正した。なお、べき指数については、事業予定地及びその周辺の状況から、表－１のうち「障害物のない平坦地」と考えられ、P＝1／7 とした。

高さ別、風力階級別出現頻度及び年間風配図は、次頁以降に示すとおりである。

$$U = U_0 (H / H_0)^P$$

U　：　高さＨ（m）の風速（m/ｓ）

U_0　：　測定高さH_0（m）の風速（m/ｓ）

H　：　排出源の高さ（m）

H_0　：　測定高さ（m）

P　：　べき指数（表－１参照）

表－１　べき指数

土地利用の状況	P
市街地	1／3
郊　外	1／5
障害物のない平坦地	1／7

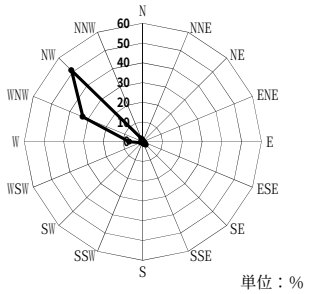
出典）「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）

[予測対象高さ：地上0m]

単位：%

風力階級	風速（m/s）	平成21年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
0	0.0以上　0.3未満	1.1	0.9	1.1	2.4	0.9	0.6	0.9	1.1	0.8	1.5	1.3	1.1	1.2
1	0.3以上　1.6未満	23.1	30.0	34.0	31.0	30.8	31.5	35.1	36.0	34.1	31.5	25.3	24.9	30.6
2	1.6以上　3.4未満	41.4	46.0	43.5	53.4	47.6	45.0	47.6	43.9	40.6	43.5	42.6	43.1	44.9
3	3.4以上　5.5未満	18.6	17.6	19.3	12.8	17.2	19.3	11.8	15.0	17.3	16.7	18.5	18.5	16.9
4	5.5以上　8.0未満	11.9	4.6	2.1	0.4	3.1	3.5	3.8	3.8	6.2	6.6	8.5	9.7	5.3
5	8.0以上 10.8未満	3.9	0.9	0.0	0.0	0.4	0.1	0.5	0.3	0.9	0.3	0.0	2.2	0.8
6	10.8以上 13.9未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0
7	13.9以上 17.2未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8	17.2以上 20.8未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9	20.8以上 24.5未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4以上	5.5以上	15.8	5.5	2.1	0.4	3.5	3.6	4.6	4.0	7.1	6.9	8.5	12.1	6.2

注)1:表中の値は、予測対象高さに10mを加算した高さにおける出現頻度を示す。
　2:風力階級4～9までのそれぞれの出現頻度の合計と風力階級4以上の出現頻度の値は、端数処理を行っているため一致しない。



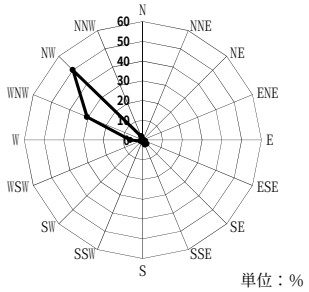
風力階級4以上による年間風配図（地上0m）

[予測対象高さ：地上10m]

単位：%

風力階級	風速（m/s）	平成21年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
0	0.0以上　0.3未満	0.8	0.7	0.8	1.1	0.8	0.3	0.7	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7	0.7
1	0.3以上　1.6未満	18.3	22.4	26.5	25.9	24.5	27.1	27.3	26.5	26.6	25.4	18.9	18.7	24.1
2	1.6以上　3.4未満	40.6	46.8	44.4	53.8	48.1	44.0	52.0	49.4	43.1	46.4	46.0	45.0	46.7
3	3.4以上　5.5未満	20.1	22.0	24.4	17.7	21.5	22.1	13.2	16.3	19.0	18.1	19.0	18.7	19.3
4	5.5以上　8.0未満	13.8	6.7	3.8	1.5	4.4	6.1	5.5	6.4	8.9	8.3	10.6	12.0	7.3
5	8.0以上 10.8未満	6.1	1.1	0.0	0.0	0.7	0.4	0.9	0.8	1.7	1.1	1.0	3.9	1.5
6	10.8以上 13.9未満	0.3	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.1	0.0	0.0	0.8	0.1
7	13.9以上 17.2未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
8	17.2以上 20.8未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9	20.8以上 24.5未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4以上	5.5以上	20.1	8.1	3.8	1.5	5.1	6.5	6.9	7.2	10.8	9.4	11.6	16.7	8.9

注)1:表中の値は、予測対象高さに10mを加算した高さにおける出現頻度を示す。
　2:風力階級4～9までのそれぞれの出現頻度の合計と風力階級4以上の出現頻度の値は、端数処理を行っているため一致しない。



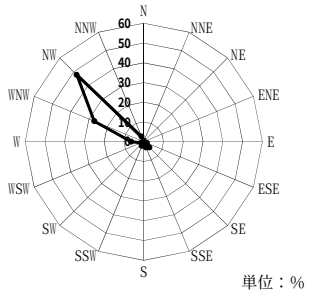
風力階級4以上による年間風配図（地上10m）

[予測対象高さ：地上20m]

単位：%

風力階級	風速（m/s）	平成21年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
0	0.0以上　0.3未満	0.8	0.7	0.8	1.1	0.8	0.3	0.7	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7	0.7
1	0.3以上　1.6未満	18.3	22.4	26.5	25.9	24.5	27.1	27.3	26.5	26.6	25.4	18.9	18.7	24.1
2	1.6以上　3.4未満	39.3	45.8	42.8	50.5	46.0	42.9	50.7	48.5	41.4	44.9	44.5	43.8	45.1
3	3.4以上　5.5未満	18.8	21.2	25.4	20.2	22.6	19.7	12.5	15.8	18.0	18.0	19.6	18.8	19.2
4	5.5以上　8.0未満	14.7	8.1	4.4	2.3	5.1	9.6	6.9	7.6	10.1	9.1	11.0	11.7	8.4
5	8.0以上 10.8未満	7.2	1.2	0.0	0.0	1.1	0.4	1.5	1.0	3.1	1.9	1.5	4.8	2.0
6	10.8以上 13.9未満	0.8	0.5	0.0	0.0	0.0	0.0	0.4	0.0	0.3	0.0	0.0	0.9	0.3
7	13.9以上 17.2未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.1	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0
8	17.2以上 20.8未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9	20.8以上 24.5未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4以上	5.5以上	22.8	9.8	4.4	2.3	6.2	10.0	8.9	8.6	13.4	11.0	12.5	17.7	10.6

注)1:表中の値は、予測対象高さに10mを加算した高さにおける出現頻度を示す。
　2:風力階級4～9までのそれぞれの出現頻度の合計と風力階級4以上の出現頻度の値は、端数処理を行っているため一致しない。



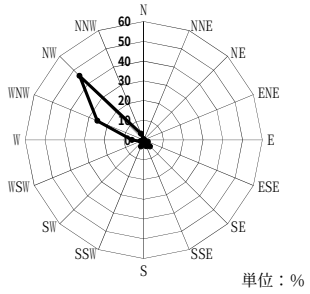
風力階級4以上による年間風配図（地上20m）

[予測対象高さ：地上30m]

単位：%

風力階級	風速（m/s）	平成21年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
0	0.0以上　0.3未満	0.8	0.7	0.8	1.1	0.8	0.3	0.7	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7	0.7
1	0.3以上　1.6未満	16.3	20.0	22.4	24.1	21.5	23.2	23.5	23.6	21.8	21.8	16.1	16.4	20.9
2	1.6以上　3.4未満	38.8	44.2	44.3	47.6	44.2	43.2	52.2	48.6	44.1	46.5	44.0	42.3	45.0
3	3.4以上　5.5未満	19.7	23.8	26.1	23.9	26.3	21.4	13.8	17.4	18.7	17.7	21.6	20.6	20.9
4	5.5以上　8.0未満	15.4	9.1	6.1	3.2	5.5	11.3	7.0	8.2	10.9	10.5	11.6	12.9	9.3
5	8.0以上 10.8未満	7.8	1.5	0.3	0.1	1.5	0.7	2.3	1.5	3.6	2.7	2.2	5.4	2.5
6	10.8以上 13.9未満	1.3	0.7	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.1	0.4	0.1	0.0	1.2	0.4
7	13.9以上 17.2未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0
8	17.2以上 20.8未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9	20.8以上 24.5未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4以上	5.5以上	24.4	11.3	6.4	3.4	7.1	11.9	9.8	9.9	14.9	13.3	13.8	19.8	12.1

注)1:表中の値は、予測対象高さに10mを加算した高さにおける出現頻度を示す。
　2:風力階級4～9までのそれぞれの出現頻度の合計と風力階級4以上の出現頻度の値は、端数処理を行っているため一致しない。



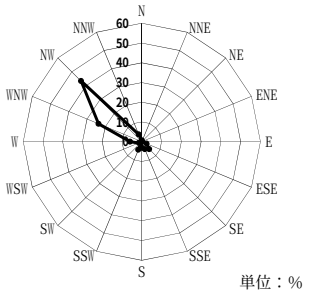
風力階級4以上による年間風配図（地上30m）

[予測対象高さ：地上35m]

単位：%

風力階級	風速（m/s）	平成21年度												
		4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1月	2月	3月	年間
0	0.0以上　0.3未満	0.8	0.7	0.8	1.1	0.8	0.3	0.7	0.6	0.5	0.7	0.6	0.7	0.7
1	0.3以上　1.6未満	16.3	20.0	22.4	24.1	21.5	23.2	23.5	23.6	21.8	21.8	16.1	16.4	20.9
2	1.6以上　3.4未満	38.8	44.2	44.3	47.6	44.2	43.2	52.2	48.6	44.1	46.5	44.0	42.3	45.0
3	3.4以上　5.5未満	18.6	22.6	24.9	23.8	25.3	21.0	13.2	16.7	17.7	16.9	20.5	19.5	20.0
4	5.5以上　8.0未満	16.1	9.8	7.2	3.4	6.5	11.5	7.7	8.9	11.8	10.8	12.5	13.6	9.9
5	8.0以上 10.8未満	8.1	2.0	0.4	0.1	1.6	0.8	2.3	1.5	3.6	3.2	2.4	5.8	2.7
6	10.8以上 13.9未満	1.4	0.7	0.0	0.0	0.1	0.0	0.3	0.1	0.4	0.1	0.0	1.2	0.4
7	13.9以上 17.2未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0	0.0	0.0	0.0	0.3	0.0
8	17.2以上 20.8未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
9	20.8以上 24.5未満	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0	0.0
4以上	5.5以上	25.6	12.5	7.6	3.5	8.2	12.4	10.5	10.6	15.9	14.1	14.9	20.8	13.0

注)1:表中の値は、予測対象高さに10mを加算した高さにおける出現頻度を示す。
　2:風力階級4～9までのそれぞれの出現頻度の合計と風力階級4以上の出現頻度の値は、端数処理を行っているため一致しない。



風力階級4以上による年間風配図（地上35m）

資料３－３　建設機械の稼働による大気汚染の予測手法

［本編 p.89 参照］

１．予測式

(1)　プルーム式：有風時（風速が 1.0m/ｓ以上の場合）

$$C(R,z)=\sqrt{\frac{1}{2\pi}}\cdot\frac{Q_p}{(\pi/8)\cdot R\cdot\sigma_z\cdot u}\cdot\left[\exp\left\{-\frac{(z-He)^2}{2\sigma_z^2}\right\}+\exp\left\{-\frac{(z+He)^2}{2\sigma_z^2}\right\}\right]$$

C(R,z)　：　煙源と計算点の水平距離 R、地上高 z における濃度

$R=\sqrt{x^2+y^2}$　（m）

x：風向に沿った風下距離（m）

y：x 軸に直角な水平距離（m）

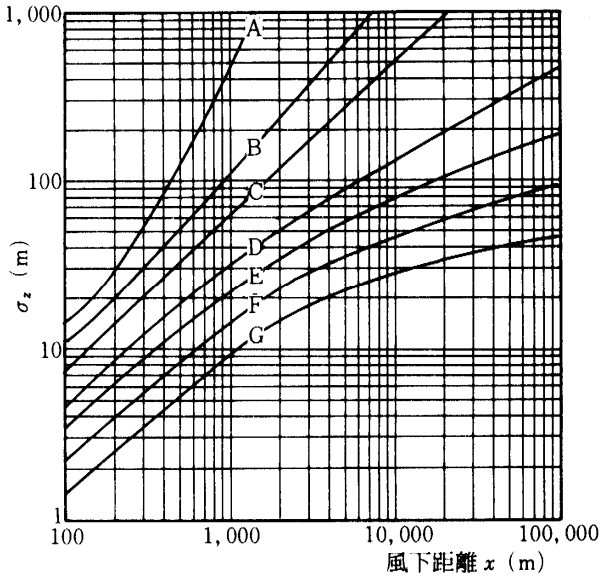
z　：　x 軸に直角な鉛直距離（m）

Q_p　：　点煙源強度（$m^3{}_N/s$）

σ_z　：　z 方向の拡散パラメータ（z 方向の煙の広がりを表現）（図－１、表－１参照）

u　：　風速（m/ｓ）

He　：　有効煙突高［排出源高さ］（m）



出典）「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」
（公害研究対策センター，平成 12 年）

図－１　パスキル・ギフォードの拡散幅

表－１　パスキル・ギフォード図の近似関係

$\sigma_z(x)=\gamma_z\cdot x^{\alpha z}$

安定度	α_z	γ_z	風下距離 x(m)
A	1.122	0.0800	0～　300
	1.514	0.00855	300～　500
	2.109	0.000212	500～
B	0.964	0.1272	0～　500
	1.094	0.0570	500～
C	0.918	0.1068	0～
D	0.826	0.1046	0～ 1,000
	0.632	0.400	1,000～10,000
	0.555	0.811	10,000～
E	0.788	0.0928	0～ 1,000
	0.565	0.433	1,000～10,000
	0.415	1.732	10,000～
F	0.784	0.0621	0～ 1,000
	0.526	0.370	1,000～10,000
	0.323	2.41	10,000～
G	0.794	0.0373	0～ 1,000
	0.637	0.1105	1,000～ 2,000
	0.431	0.529	2,000～10,000
	0.222	3.62	10,000～

出典）「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」
（公害研究対策センター，平成 12 年）

(2)　弱風パフ式：弱風時（風速が 0.5～0.9m/ｓの場合）

$$C(R,z)=\frac{1}{\sqrt{2\pi}}\cdot\frac{Q_p}{(\pi/8)\gamma}\cdot\left\{\frac{1}{\eta_-^2}\cdot\exp\left(-\frac{u^2(z-He)^2}{2\gamma^2\eta_-^2}\right)+\frac{1}{\eta_+^2}\cdot\exp\left(-\frac{u^2(z+He)^2}{2\gamma^2\eta_+^2}\right)\right\}$$

$$\eta_-^2=R^2+\frac{\alpha^2}{\gamma^2}(z-He)^2、\ \eta_+^2=R^2+\frac{\alpha^2}{\gamma^2}(z+He)^2$$

$C(R,z)$　：　煙源と計算点の水平距離 R、地上高 z における濃度

$R=\sqrt{x^2+y^2}$　（m）

x：風向に沿った風下距離（m）

y：x 軸に直角な水平距離（m）

Q_p　：　点煙源強度（m^3_N/ｓ）

u　：　風速（m/ｓ）

He　：　有効煙突高［排出源高さ］（m）

α，γ　：　弱風時に係る拡散パラメータ（表－２参照）

(3)　パフ式：無風時（風速が 0.4m/ｓ以下の場合）

$$C(R,z)=\frac{Q_p}{(2\pi)^{3/2}\gamma}\left\{\frac{1}{R^2+(\alpha^2/\gamma^2)(z-He)^2}+\frac{1}{R^2+(\alpha^2/\gamma^2)(z+He)^2}\right\}$$

$C(R,z)$　：　煙源と計算点の水平距離 R、地上高 z における濃度

$R=\sqrt{x^2+y^2}$　（m）

x：風向に沿った風下距離（m）

y：x 軸に直角な水平距離（m）

Q_p　：　点煙源強度（m^3_N/ｓ）

He　：　有効煙突高［排出源高さ］（m）

α，γ　：　無風時に係る拡散パラメータ（表－２参照）

表－２　無風、弱風時に係る拡散パラメータ

安定度	無風時（≦0.4m/ｓ）のα，γ		弱風時（0.5～0.9m/ｓ）のα，γ	
	α	γ	α	γ
A	0.948	1.569	0.748	1.569
A－B	0.859	0.862	0.659	0.862
B	0.781	0.474	0.581	0.474
B－C	0.702	0.314	0.502	0.314
C	0.635	0.208	0.435	0.208
C－D	0.542	0.153	0.342	0.153
D	0.470	0.113	0.270	0.113
E	0.439	0.067	0.239	0.067
F	0.439	0.048	0.239	0.048
G	0.439	0.029	0.239	0.029

出典）「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成12年）

２．年平均値の算出

年平均値の算出は、基準風速ｕ＝1、基準排出量Ｑ＝１の場合における有風時の風向別大気安定度別基準濃度、弱風時の大気安定度別基準濃度、単位時間あたりの排出量及び気象条件を用いて、以下の方法によった。

$$C_a = \sum_r \left(\sum_{S=1}^{16} \frac{RW_{sr} \times fW_{sr}}{U_{sr}} + R_r \times f_{cr} \right) \times Q$$

C_a :年平均濃度（ppmまたはmg/m^3）

RW_{sr} :プルーム式により求められた風向別大気安定度別基準濃度（1/m^2）

fW_{sr} :稼働時間帯における年平均大気安定度別風向出現割合

U_{sr} :稼働時間帯における年平均大気安定度別風向別平均風速（ｍ/ｓ）

R_r :パフ式により求められた大気安定度別基準濃度（ｓ/m^3）

f_{cr} :稼働時間帯における年平均大気安定度別弱風時出現割合

Q :稼働・非稼働時及び稼働日を考慮した単位時間あたり排出量

（mℓ/ｓまたはmg/ｓ）

資料３－４　建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた気象条件

［本編 p.90 参照］

風向・風速は、惟信高校における平成 21 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。風速階級は、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）により、表－１に示す 8 階級に区分した。なお、予測にあたっては、同表の有風時及び弱風時の代表風速を次のべき乗則により、排出源高さの風速に補正した。

$$U = U_0 (H / H_0)^P$$

U　：　高さH（m）の風速（m/s）

U_0　：　測定高さH_0（m）の風速（m/s）

H　：　排出源の高さ（m）

H_0　：　測定高さ（m）

P　：　べき指数（大気安定度別に表－２に示す。）

表－１　風速階級区分

単位：m/s

区　　分	風速区分	代表風速
無　　風	0.0～0.4	0.0
弱　　風	0.5～0.9	0.7
有　　風	1.0～1.9	1.5
	2.0～2.9	2.5
	3.0～3.9	3.5
	4.0～5.9	5.0
	6.0～7.9	7.0
	8.0 以上	9.0

表－２　大気安定度とべき指数αの関係

パスキル安定度	A	B	C	D	E	FとG
P	0.1	0.15	0.20	0.25	0.25	0.30

出典）「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）

予測に用いた風向、風速区分及び大気安定度階級区分の出現頻度は、次に示すとおりである。

[昼間]

単位：%

風速区分(m/s)	大気安定度	風向																
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	CALM
0.0～0.4	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.34
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.69
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
0.5～0.9	A	0.03	0.03	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.03	0.03	0.00	0.00
	A-B	0.03	0.00	0.00	0.03	0.03	0.00	0.07	0.00	0.07	0.07	0.03	0.14	0.07	0.21	0.24	0.10	0.00
	B	0.00	0.10	0.10	0.07	0.14	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03	0.17	0.14	0.24	0.07	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.17	0.10	0.00	0.10	0.07	0.03	0.10	0.00	0.00	0.03	0.07	0.14	0.21	0.14	0.34	0.24	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
1.0～1.9	A	0.21	0.03	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.10	0.55	0.86	0.55	0.62	0.28	0.76	0.34	0.00
	A-B	0.86	0.31	0.21	0.03	0.03	0.03	0.07	0.17	0.28	0.48	0.79	0.52	0.58	0.96	1.51	1.24	0.00
	B	0.69	0.17	0.03	0.07	0.03	0.14	0.14	0.03	0.21	0.34	0.55	0.31	0.28	0.65	1.03	1.03	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.89	0.41	0.24	0.17	0.14	0.14	0.10	0.21	0.17	0.07	0.17	0.28	0.41	0.48	1.93	1.82	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
2.0～2.9	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.07	0.03	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03	0.03	0.41	0.83	0.62	0.45	0.24	0.48	0.69	0.38	0.00
	B	0.72	0.10	0.00	0.03	0.00	0.07	0.28	0.14	0.62	0.72	0.86	0.62	0.34	0.55	1.82	1.75	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.76	0.07	0.03	0.00	0.03	0.03	0.28	0.07	0.28	0.31	0.28	0.24	0.14	0.24	1.10	0.79	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.48	0.28	0.17	0.03	0.10	0.07	0.31	0.17	0.14	0.10	0.10	0.24	0.45	0.38	1.72	1.79	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
3.0～3.9	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.03	0.10	0.52	1.34	0.21	0.24	0.10	0.45	0.86	0.28	0.00
	B-C	0.34	0.03	0.00	0.00	0.00	0.03	0.07	0.17	0.76	1.27	0.48	0.14	0.31	0.34	1.14	0.83	0.00
	C	0.10	0.00	0.00	0.00	0.00	0.14	0.21	0.17	0.21	0.07	0.00	0.10	0.14	0.14	0.55	0.28	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.07	0.07	0.00	0.03	0.00	0.10	0.45	0.10	0.07	0.03	0.00	0.14	0.07	0.21	1.20	0.41	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
4.0～5.9	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.21	0.41	1.20	0.17	0.07	0.28	0.96	2.03	0.31	0.00
	C-D	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.28	0.41	0.45	0.93	0.10	0.10	0.41	0.96	2.41	0.69	0.00
	D	0.17	0.00	0.00	0.00	0.07	0.14	0.69	0.48	0.45	0.24	0.03	0.10	0.45	0.93	1.96	0.34	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

注)1:CALM は、0.4m/s 以下を示す。

2:風向・風速は、惟信高校の測定結果を用いた。また、大気安定度は、惟信高校の風速と名古屋地方気象台の日射量及び雲量から求めた。

出典）惟信高校及び名古屋地方気象台の測定結果（平成 21 年度）より作成

単位：%

風速区分(m/s)	大気安定度	風向																
		N	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	CALM
6.0～7.9	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.76	1.48	0.17	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.03	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.21	0.17	0.10	0.00	0.03	0.07	0.52	2.06	2.03	0.00	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
8.0以上	A	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	A-B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	B-C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	C	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.55	0.96	0.00	0.00
	C-D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	D	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.07	0.00	0.00	0.00	0.00	0.03	0.24	0.65	0.72	0.00	0.00
	E	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	F	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
	G	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

注)1:CALM は、0.4m/s 以下を示す。

2:風向・風速は、惟信高校の測定結果を用いた。また、大気安定度は、惟信高校の風速と名古屋地方気象台の日射量及び雲量から求めた。

出典）惟信高校及び名古屋地方気象台の測定結果（平成 21 年度）より作成

資料３－５　建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた排出量の算定

［本編 p.90,96 参照］

１．窒素酸化物の排出係数

建設機械からの窒素酸化物の排出係数E_{NOx}は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版)」(国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に基づき、次式により算出した。

$$E_{NOx} = \Sigma\ (Q_i \cdot h_i)$$

E_{NOx}：NO_xの排出係数（g/日）

Q_i：建設機械ｉの排出係数原単位（g/h）

h_i：建設機械ｉの運転１日あたり標準運転時間（h/日）

Q_i（g/h）は、以下の式による。

$$Q_i = (\overline{P_i} \cdot \overline{NO_x}) \cdot fr/\overline{f}$$
$$= (P_i \cdot \overline{NO_x}) \cdot Br/b$$

$\overline{P_i}$　：ISO-C1 モードにおける平均出力（kW）

$\overline{NO_x}$　：窒素酸化物のエンジン排出係数原単位[注)]（g/kW･h）
注）ISO-C1 モードによる正味の排出係数原単位

fr　：実際の作業における燃料消費量（g/h）

$\overline{f}$　：ISO-C1 モードにおける平均燃料消費量（g/h）

P_i　：定格出力

Br　：$= fr/P_i$（g/kW･h）
国土交通省土木工事積算基準（原動機燃料消費量/1.2）を参考とした。(1.2は、燃料のℓ/kg)

b　：ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率（$=\overline{f}/\overline{P_i}$）(g/kW･h)

定格出力別の窒素酸化物のエンジン排出係数原単位$\overline{NO_x}$（g/kW･h）は、表－１に示すとおりである。

表－１　定格出力別における窒素酸化物のエンジン排出係数原単位（$\overline{NO_x}$）

単位：g/kW･h

定格出力	二次排出ガス対策型	排出ガス未対策型
～ 15kW	5.3	6.7
15～ 30kW	5.8	9.0
30～ 60kW	6.1	13.5
60～120kW	5.4	13.9
120kW～	5.3	14.0

出典)「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版)」(国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成25年）

建設機械に搭載された機関について、代表的な ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率ｂは、表－２に示すとおりである。

表－２　ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率（ｂ）

単位：g/kW･h

定格出力	二次排出ガス対策型	排出ガス未対策型
～ 15kW	285	296
15～ 30kW	265	279
30～ 60kW	238	244
60～120kW	234	239
120kW～	229	237

出典）「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成25年）

２．浮遊粒子状物質の排出係数

建設機械からの浮遊粒子状物質の排出係数 E_{SPM} は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に基づき、次式により算出した。

$$E_{SPM} = \Sigma\ (Q_i \cdot h_i)$$

E_{SPM}：浮遊粒子状物質の排出係数（g/日）

Q_i：建設機械ｉの排出係数原単位（g/h）

h_i：建設機械ｉの運転１日あたり標準運転時間（h/日）

Q_i（g/h）は、以下の式による。

$$Q_i = (P_i \cdot \overline{PM}) \cdot Br / b$$

P_i　：建設機械ｉの定格出力１時間の仕事量（kW）

$\overline{PM}$　：粒子状物質のエンジン排出係数原単位（g/kW･h）

Ｂｒ　：$= fr / P_i$（g/kW･h）
国土交通省土木工事積算基準（原動機燃料消費量/1.2）を参考とした。(1.2は、燃料のℓ/kg)
ｆｒ：実際の作業における燃料消費量（g/h）

ｂ　：ISO-C1 モードにおける平均燃料消費率（$= \overline{f} / \overline{P_i}$）（g/kW･h）
$\overline{f}$：ISO-C1 モードにおける平均燃料消費量（g/h）
$\overline{P_i}$：ISO-C1 モードにおける平均出力（kW）

定格出力別の粒子状物質のエンジン排出係数原単位$\overline{\mathrm{PM}}$（g/kw･h）は、表－３に示すとおりである。

表－３　定格出力別における粒子状物質のエンジン排出係数原単位（$\overline{\mathrm{PM}}$）

単位：g/kW･h

定格出力	二次排出ガス対策型	排出ガス未対策型
～ 15kW	0.36	0.53
15～ 30kW	0.42	0.59
30～ 60kW	0.27	0.63
60～120kW	0.22	0.45
120kW～	0.15	0.41

出典）「道路環境影響評価の技術手法（平成24年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成25年）

３．単位時間あたりの排出量

単位時間あたりの排出量は、次式により算出した。

$$Q = \sum_{i=1}^{n} \left(V_w \times \frac{1}{3600 \times 24} \times N_u \times \frac{N_d}{365} \times E_i \right)$$

Q:単位時間あたりの排出量（mℓ/ｓまたはmg/ｓ）

V_w:体積換算係数（mℓ/g またはmg/g）

窒素酸化物の場合：20℃ 1 気圧 523mℓ/g

浮遊粒子状物質の場合：1000 mg/g

N_u:稼働台数（台）

N_d:年間工事日数（日）

E_i:建設機械の排出係数（g/台/日）

資料３－６　建設機械の稼働による大気汚染の予測に用いた変換式の設定

［本編 p.92,98 参照］

１．窒素酸化物から二酸化窒素への変換

窒素酸化物から二酸化窒素への変換は、「窒素酸化物総量規制マニュアル〔新版〕」（公害研究対策センター，平成 12 年）に示されている以下の指数近似モデルＩによった。

$$[NO_2]=[NO_x]\left[1-\frac{\alpha}{1+\beta}\{\exp(-kt)+\beta\}\right]$$

$[NO_2]$：計算NO_2濃度（ppm）
$[NO_x]$：拡散計算によるNO_x濃度（ppm）
α　：発生源近傍におけるNO/NO_x比（＝0.83）
β　：平衡近似係数（日中の場合＝0.3、夜間の場合＝0.0）
k　：NO_2反応係数（＝0.062 $u[O_3]_{BG}$）
　u　：風速（m/s）
　$[O_3]_{BG}$：オゾンのバックグラウンド濃度（ppm）
t　：経過時間（s）

なお、オゾンのバックグラウンド濃度は、惟信高校における過去 10 年間（平成 14～23 年度）の光化学オキシダントの昼間の年平均値の平均より、0.027ppm とみなした。惟信高校における過去 10 年間の光化学オキシダントの昼間の年平均値は、表－１に示すとおりである。

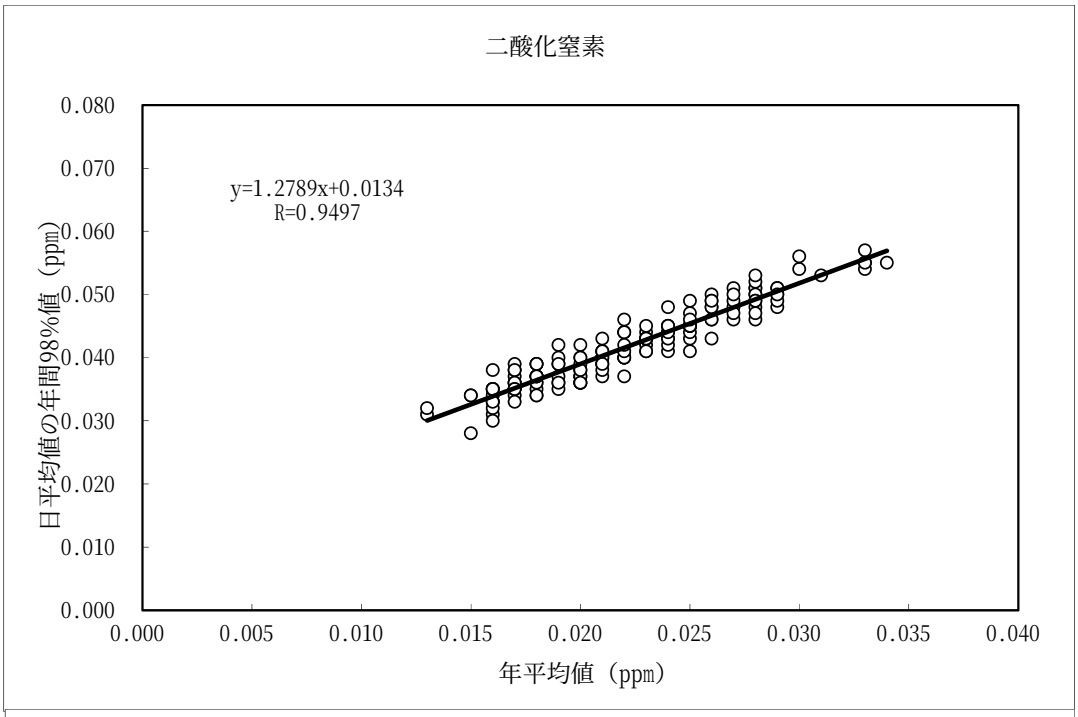
表－１　惟信高校における光化学オキシダント測定結果

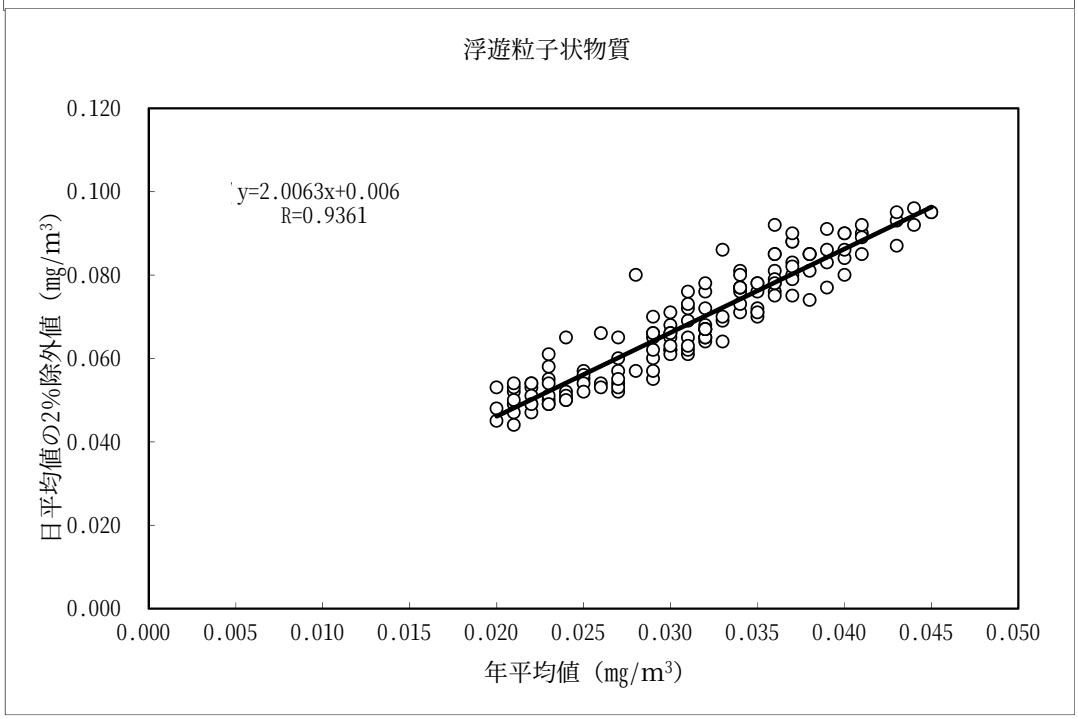
測定時期（年　度）	昼間の１時間値の年平均値（ppm）
平成 14	0.021
平成 15	0.020
平成 16	0.023
平成 17	0.022
平成 18	0.028
平成 19	0.030
平成 20	0.034
平成 21	0.030
平成 22	0.034
平成 23	0.028
平　均	0.027

注）昼間とは、5～20 時をいう。
出典）「平成 15 年度　大気環境調査報告書」
（名古屋市，平成 16 年）より作成
「平成 16～23 年度　大気汚染常時監視結果」
（名古屋市，平成 17～24 年）より作成

２．日平均値の年間 98%値または 2%除外値への変換

名古屋市内の常監局［一般局］における過去 10 年間（平成 14～23 年度）の年平均値と日平均値の年間 98%値または 2%除外値の相関図及び回帰式は、以下に示すとおりである。これによると、二酸化窒素の相関係数（R）は 0.9497、浮遊粒子状物質は 0.9361 であり、強い相関関係[注)] にある。





注）一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

0.0～0.2：ほとんど相関関係がない

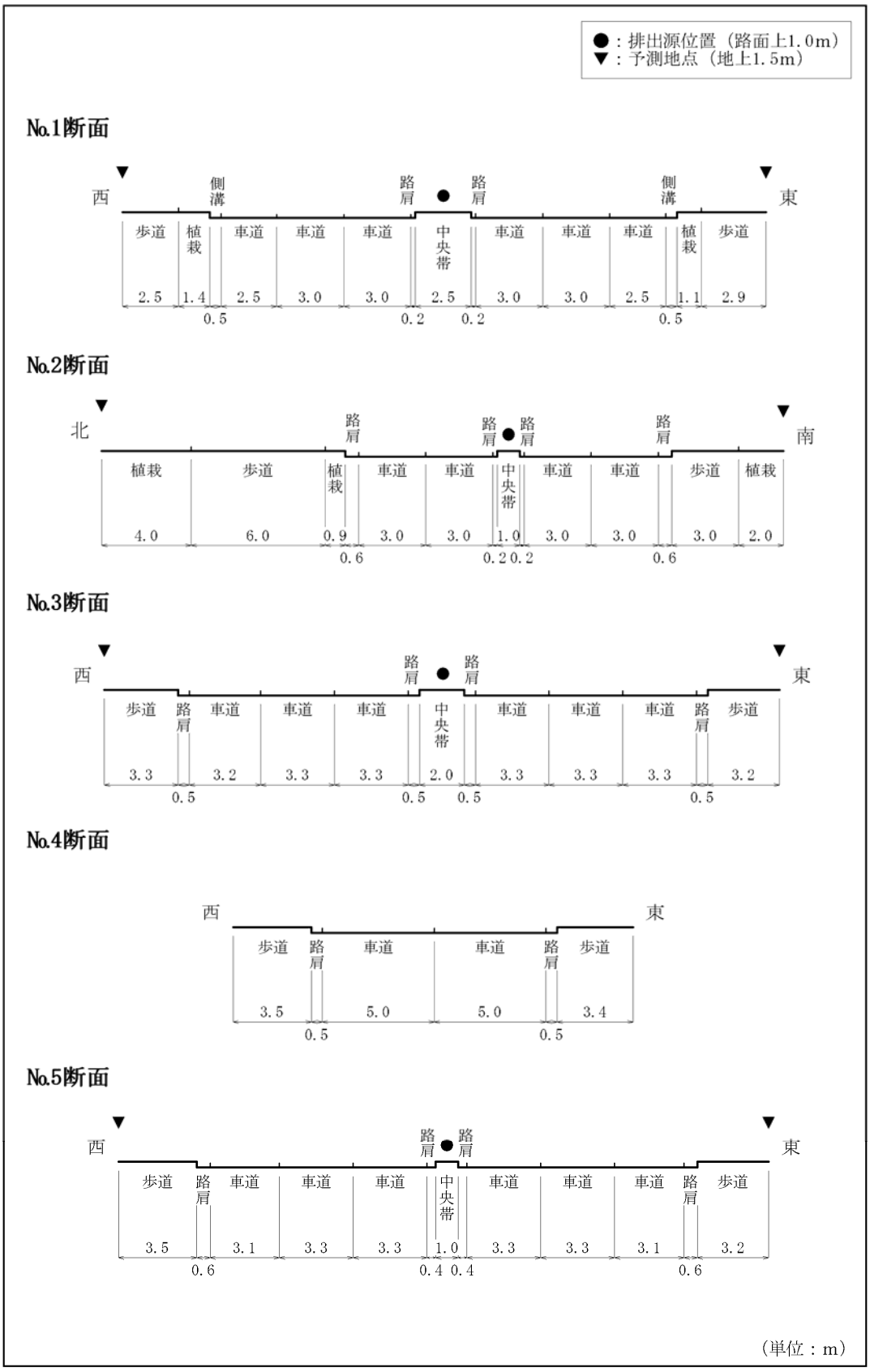
0.2～0.4：やや相関関係がある

0.4～0.7：かなり相関関係がある

0.7～1.0：強い相関関係がある

資料３－７　調査場所及び予測場所の道路断面

［本編 p.103,113,114,122,131 参照］



資料３－８　自動車交通量

［本編 p.105,154 参照］

［平　日］

測定年月日：平成24年11月14日（水）～15日（木）

単位：台/時

地点 / 区分 / 時間帯	No.1					No.2				
	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計
06:00～07:00	203	38	51	667	959	47	7	16	258	328
07:00～08:00	251	44	71	1,263	1,629	89	16	14	623	742
08:00～09:00	274	37	42	597	950	107	4	11	316	438
09:00～10:00	337	119	45	335	836	110	62	67	103	342
10:00～11:00	290	84	63	317	754	96	55	9	168	328
11:00～12:00	281	98	58	326	763	121	44	30	118	313
12:00～13:00	218	42	45	354	659	69	23	28	100	220
13:00～14:00	285	75	76	320	756	114	48	7	147	316
14:00～15:00	299	91	37	376	803	147	64	31	135	377
15:00～16:00	242	89	40	478	849	89	67	38	168	362
16:00～17:00	213	60	76	606	955	76	45	10	356	487
17:00～18:00	109	44	96	811	1,060	57	16	21	375	469
18:00～19:00	57	43	14	581	695	21	15	9	182	227
19:00～20:00	45	15	11	319	390	14	8	2	114	138
20:00～21:00	39	7	7	220	273	5	15	3	72	95
21:00～22:00	31	9	5	159	204	6	14	0	16	36
22:00～23:00	22	10	2	94	128	6	1	1	24	32
23:00～00:00	20	7	2	77	106	10	0	0	34	44
00:00～01:00	44	2	0	50	96	8	3	0	16	27
01:00～02:00	37	6	2	66	111	5	6	0	19	30
02:00～03:00	47	7	1	40	95	7	0	0	18	25
03:00～04:00	61	11	0	47	119	10	1	0	17	28
04:00～05:00	86	11	2	61	160	23	1	1	14	39
05:00～06:00	145	25	7	163	340	25	1	1	53	80
16時間合計	3,174	895	737	7,729	12,535	1,168	503	296	3,251	5,218
24時間合計	3,636	974	753	8,327	13,690	1,262	516	299	3,446	5,523

注）「16 時間合計」とは、6～22 時の合計をいう。

測定年月日：平成24年11月14日（水）～15日（木）

単位：台/時

地点	No.3					No.4				
区分 時間帯	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計
06:00～07:00	18	10	19	206	253	0	0	0	1	1
07:00～08:00	33	18	40	230	321	0	0	1	4	5
08:00～09:00	94	27	17	117	255	0	2	1	8	11
09:00～10:00	151	45	25	156	377	0	6	3	7	16
10:00～11:00	154	27	32	94	307	3	5	3	13	24
11:00～12:00	137	34	36	130	337	1	1	1	16	19
12:00～13:00	60	16	29	171	276	0	3	1	10	14
13:00～14:00	137	25	29	138	329	1	2	2	7	12
14:00～15:00	94	43	27	160	324	3	3	3	12	21
15:00～16:00	99	25	36	198	358	1	4	7	19	31
16:00～17:00	64	9	30	221	324	2	0	3	6	11
17:00～18:00	32	17	10	260	319	0	3	1	7	11
18:00～19:00	13	6	11	107	137	0	0	2	11	13
19:00～20:00	10	6	15	121	152	0	0	4	5	9
20:00～21:00	10	3	3	67	83	0	0	0	3	3
21:00～22:00	6	5	4	41	56	0	1	0	4	5
22:00～23:00	7	0	7	52	66	0	0	0	4	4
23:00～00:00	4	1	1	35	41	0	0	0	3	3
00:00～01:00	4	2	0	12	18	0	0	0	2	2
01:00～02:00	8	2	7	30	47	0	0	0	4	4
02:00～03:00	6	2	1	12	21	0	0	0	1	1
03:00～04:00	9	4	0	17	30	0	0	0	0	0
04:00～05:00	4	4	0	29	37	0	0	0	1	1
05:00～06:00	14	1	7	50	72	1	1	0	1	3
16時間合計	1,112	316	363	2,417	4,208	11	30	32	133	206
24時間合計	1,168	332	386	2,654	4,540	12	31	32	149	224

注）「16 時間合計」とは、6～22 時の合計をいう。

測定年月日：平成24年11月14日（水）～15日（木）

単位：台/時

地点	No.5				
区分 時間帯	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計
06:00～07:00	5	4	9	20	38
07:00～08:00	15	7	15	77	114
08:00～09:00	16	11	13	71	111
09:00～10:00	24	17	38	66	145
10:00～11:00	17	21	32	48	118
11:00～12:00	32	20	25	42	119
12:00～13:00	13	17	19	81	130
13:00～14:00	31	17	35	40	123
14:00～15:00	17	7	30	63	117
15:00～16:00	17	3	26	83	129
16:00～17:00	12	5	19	76	112
17:00～18:00	3	9	7	49	68
18:00～19:00	1	4	10	21	36
19:00～20:00	0	1	5	11	17
20:00～21:00	0	1	2	13	16
21:00～22:00	1	0	0	10	11
22:00～23:00	2	0	2	6	10
23:00～00:00	3	0	1	4	8
00:00～01:00	1	0	1	5	7
01:00～02:00	5	0	0	9	14
02:00～03:00	4	0	0	3	7
03:00～04:00	4	0	0	4	8
04:00～05:00	2	0	0	1	3
05:00～06:00	1	1	0	4	6
16時間合計	204	144	285	771	1,404
24時間合計	226	145	289	807	1,467

注）「16 時間合計」とは、6～22 時の合計をいう。

［休　日］

測定年月日：平成24年11月18日（日）～19日（月）

単位：台/時

地点	No.1					No.2				
区分 時間帯	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計
06:00～07:00	19	15	52	262	348	3	3	1	92	99
07:00～08:00	20	11	87	539	657	6	5	10	163	184
08:00～09:00	16	18	91	804	929	19	6	4	234	263
09:00～10:00	22	25	64	1,003	1,114	4	4	1	245	254
10:00～11:00	33	23	35	852	943	13	4	2	179	198
11:00～12:00	33	11	45	884	973	5	3	3	133	144
12:00～13:00	16	12	58	1,054	1,140	1	4	0	235	240
13:00～14:00	23	11	55	1,162	1,251	4	3	0	201	208
14:00～15:00	11	21	40	1,205	1,277	4	17	11	167	199
15:00～16:00	30	19	70	1,148	1,267	4	10	10	184	208
16:00～17:00	28	8	85	1,290	1,411	6	4	1	263	274
17:00～18:00	17	15	88	1,181	1,301	1	13	4	336	354
18:00～19:00	14	31	66	609	720	0	8	7	129	144
19:00～20:00	15	19	41	293	368	0	11	1	51	63
20:00～21:00	26	5	20	236	287	2	20	0	33	55
21:00～22:00	18	7	16	199	240	1	4	0	35	40
22:00～23:00	17	9	7	146	179	3	2	1	29	35
23:00～00:00	16	11	6	67	100	2	0	3	13	18
00:00～01:00	16	5	4	66	91	7	3	1	14	25
01:00～02:00	25	7	3	41	76	3	6	0	10	19
02:00～03:00	17	7	1	38	63	4	0	0	11	15
03:00～04:00	46	17	5	28	96	6	1	0	3	10
04:00～05:00	92	14	16	70	192	20	0	1	20	41
05:00～06:00	98	34	32	143	307	39	3	4	53	99
16時間合計	341	251	913	12,721	14,226	73	119	55	2,680	2,927
24時間合計	668	355	987	13,320	15,330	157	134	65	2,833	3,189

注）「16 時間合計」とは、6～22 時の合計をいう。

測定年月日：平成24年11月18日（日）～19日（月）

単位：台/時

地点	No.3					No.4				
区分 時間帯	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計
06:00～07:00	0	2	1	82	85	0	0	1	8	9
07:00～08:00	5	5	8	164	182	0	5	9	20	34
08:00～09:00	1	8	22	327	358	1	2	11	59	73
09:00～10:00	3	11	37	486	537	0	2	3	102	107
10:00～11:00	0	12	9	520	541	0	4	3	90	97
11:00～12:00	2	10	24	692	728	0	0	4	163	167
12:00～13:00	0	1	29	864	894	0	1	13	246	260
13:00～14:00	6	6	40	986	1,038	0	2	5	258	265
14:00～15:00	0	10	40	1,033	1,083	0	2	4	336	342
15:00～16:00	2	6	53	1,186	1,247	0	5	15	382	402
16:00～17:00	2	12	51	1,394	1,459	1	4	31	446	482
17:00～18:00	4	4	47	1,331	1,386	1	8	25	310	344
18:00～19:00	3	27	78	490	598	0	7	28	159	194
19:00～20:00	2	23	41	197	263	9	2	14	60	85
20:00～21:00	18	0	15	129	162	6	3	6	13	28
21:00～22:00	8	0	3	63	74	1	1	0	5	7
22:00～23:00	3	3	4	43	53	3	2	3	7	15
23:00～00:00	4	4	2	21	31	0	2	3	1	6
00:00～01:00	2	0	3	15	20	0	0	0	0	0
01:00～02:00	3	4	0	15	22	0	0	0	1	1
02:00～03:00	3	0	0	26	29	0	0	1	0	1
03:00～04:00	4	0	0	6	10	0	0	0	0	0
04:00～05:00	5	1	2	20	28	1	0	0	1	2
05:00～06:00	5	2	6	38	51	0	0	0	1	1
16時間合計	56	137	498	9,944	10,635	19	48	172	2,657	2,896
24時間合計	85	151	515	10,128	10,879	23	52	179	2,668	2,922

注）「16 時間合計」とは、6～22 時の合計をいう。

測定年月日：平成24年11月18日（日）～19日（月）

単位：台/時

地点	No.5				
区分 時間帯	大型車	中型車	小　型 貨物車	乗用車	合　計
06:00～07:00	1	1	21	27	50
07:00～08:00	1	2	20	151	174
08:00～09:00	1	2	21	247	271
09:00～10:00	0	2	17	414	433
10:00～11:00	0	1	10	331	342
11:00～12:00	0	5	2	379	386
12:00～13:00	0	0	5	430	435
13:00～14:00	0	1	3	326	330
14:00～15:00	0	3	5	271	279
15:00～16:00	1	2	11	277	291
16:00～17:00	3	7	27	368	405
17:00～18:00	3	16	24	535	578
18:00～19:00	0	17	41	127	185
19:00～20:00	3	14	14	21	52
20:00～21:00	3	13	5	16	37
21:00～22:00	0	3	1	14	18
22:00～23:00	0	1	0	13	14
23:00～00:00	0	0	2	3	5
00:00～01:00	0	0	0	9	9
01:00～02:00	0	0	0	4	4
02:00～03:00	0	0	0	3	3
03:00～04:00	0	0	0	3	3
04:00～05:00	1	0	1	4	6
05:00～06:00	1	0	0	0	1
16時間合計	16	89	227	3,934	4,266
24時間合計	18	90	230	3,973	4,311

注）「16 時間合計」とは、6～22 時の合計をいう。

資料３－９　平均走行速度

［本編 p.105,116,154,164,180,196 参照］

［平　日］

測定年月日：平成24年11月14日（水）～15日（木）

単位：km/時

地点	No.1		No.2		No.3		No.4		No.5	
区分 / 時間帯	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
06:00～07:00	41	45	51	59	47	54	－	13	45	49
07:00～08:00	38	49	48	61	49	55	－	24	42	60
08:00～09:00	46	57	48	62	49	59	31	41	48	62
09:00～10:00	48	54	53	67	47	56	38	42	44	53
10:00～11:00	44	47	51	56	49	57	33	37	44	51
11:00～12:00	41	50	40	55	41	50	31	34	47	54
12:00～13:00	46	55	56	61	47	61	43	36	43	59
13:00～14:00	44	50	50	52	50	60	31	42	50	56
14:00～15:00	40	51	39	48	47	59	33	33	46	52
15:00～16:00	43	56	54	62	48	53	46	44	40	47
16:00～17:00	46	54	47	54	47	58	44	46	44	48
17:00～18:00	47	56	35	50	44	50	39	46	37	39
18:00～19:00	40	53	51	58	43	53	－	58	50	51
19:00～20:00	41	51	47	54	46	59	－	44	64	48
20:00～21:00	45	57	36	51	43	56	－	33	39	39
21:00～22:00	50	57	45	52	45	53	40	45	18	35
22:00～23:00	34	53	39	43	41	53	－	29	34	46
23:00～00:00	42	52	40	53	39	55	－	37	42	45
00:00～01:00	44	57	48	56	56	52	－	24	43	51
01:00～02:00	44	53	32	48	48	61	－	32	37	46
02:00～03:00	41	52	54	58	42	51	－	41	37	48
03:00～04:00	39	51	54	58	44	42	－	－	38	36
04:00～05:00	44	50	38	58	41	51	－	48	36	47
05:00～06:00	43	51	51	50	44	53	38	21	40	51
16時間平均	44	53	47	56	46	56	37	39	44	50
24時間平均	43	53	46	55	46	55	37	37	42	49

注)1:「16 時間平均」とは、6～22 時の平均をいう。

2:表中の「－」は、計測できなかったことをいう。

3:1 時間内において、計測台数が 10 台に満たなかった場合は、計測した実数を用いて走行速度を算出した。

［休　日］

測定年月日：平成24年11月18日（日）～19日（月）

単位：km/時

地点 区分 時間帯	No.1		No.2		No.3		No.4		No.5	
	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類	大型車類	小型車類
06:00～07:00	41	57	43	59	51	62	－	37	29	50
07:00～08:00	42	59	55	58	45	55	30	49	52	54
08:00～09:00	42	56	47	54	51	52	29	44	43	55
09:00～10:00	44	57	49	57	49	54	38	39	40	55
10:00～11:00	42	52	49	57	44	54	39	39	37	45
11:00～12:00	45	60	55	61	40	53	－	37	35	39
12:00～13:00	41	51	42	55	50	59	－	38	－	50
13:00～14:00	41	50	48	53	47	55	－	31	53	53
14:00～15:00	40	53	43	61	44	52	－	32	36	50
15:00～16:00	48	53	50	54	43	49	－	38	43	51
16:00～17:00	42	52	50	56	25	39	27	32	43	53
17:00～18:00	41	49	45	51	18	27	28	34	44	51
18:00～19:00	46	52	45	53	42	43	29	33	40	49
19:00～20:00	50	58	41	56	45	58	31	39	32	44
20:00～21:00	43	53	45	52	50	59	23	29	34	41
21:00～22:00	42	55	41	55	49	49	30	29	44	46
22:00～23:00	45	54	41	53	46	46	23	35	48	48
23:00～00:00	47	58	51	50	44	49	20	23	－	39
00:00～01:00	51	56	50	59	38	54	－	－	－	43
01:00～02:00	50	59	50	55	45	49	－	23	－	42
02:00～03:00	45	55	60	53	35	37	－	29	－	42
03:00～04:00	44	55	52	60	35	43	－	－	－	50
04:00～05:00	43	52	57	59	37	51	23	28	43	54
05:00～06:00	50	58	54	60	39	51	－	41	45	－
16時間平均	43	54	47	56	43	51	30	36	40	49
24時間平均	44	55	48	56	42	50	28	35	41	48

注)1:「16 時間平均」とは、6～22 時の平均をいう。

2:表中の「－」は、計測できなかったことをいう。

3:1 時間内において、計測台数が 10 台に満たなかった場合は、計測した実数を用いて走行速度を算出した。

資料３－１０　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測手法

［本編 p.111,129 参照］

１．予測式

(1)　正規型プルーム式：有風時（風速が 1.0m/ｓを超える場合）

$$C(x,y,z)=\frac{Q}{2\pi\cdot u\cdot\sigma_y\cdot\sigma_z}\exp\left(-\frac{y^2}{2\sigma_y^2}\right)\cdot\left[\exp\left\{-\frac{(z+H)^2}{2\sigma_z^2}\right\}+\exp\left\{-\frac{(z-H)^2}{2\sigma_z^2}\right\}\right]$$

C(x,y,z)　：　(x,y,z)地点における大気汚染物質濃度（ppm または mg/m³）

x　：　風向に沿った風下距離（m）

y　：　ｘ軸に直角な水平距離（m）

z　：　ｘ軸に直角な鉛直距離（m）

Q　：　点煙源の大気汚染物質の排出量（mℓ/ｓまたは mg/ｓ）

u　：　平均風速（m/ｓ）

σ_y，σ_z　：　水平（ｙ），鉛直（ｚ）方向の拡散幅（m）

$\sigma_y=W/2+0.46L^{0.81}$

$\sigma_z=\sigma_{zo}+0.31L^{0.83}$

W　：車道部幅員（m）

L　：車道部端からの距離（m）

$L=x-W/2$

σ_{zo}：鉛直方向の初期拡散幅（m）

遮音壁がない場合：$\sigma_{zo}=1.5$

H　：　排出源の高さ（m）

(2)　積分型簡易パフ式：弱風時（風速が 1.0m/ｓ以下の場合）

$$C(x,y,z)=\frac{Q}{(2\pi)^{3/2}\cdot\alpha^2\cdot\gamma}\left\{\frac{1-\exp\left(-\frac{\ell}{to^2}\right)}{2\ell}+\frac{1-\exp\left(-\frac{m}{to^2}\right)}{2m}\right\}$$

$$\ell=\frac{1}{2}\left\{\frac{x^2+y^2}{\alpha^2}+\frac{(z-H)^2}{\gamma^2}\right\}$$

$$m=\frac{1}{2}\left\{\frac{x^2+y^2}{\alpha^2}+\frac{(z+H)^2}{\gamma^2}\right\}$$

α，γ　：　拡散幅に関する係数

$\alpha=0.3$

$\gamma=\begin{cases}0.18\text{（昼間：7～19 時）}\\0.09\text{（夜間：19～7 時）}\end{cases}$

to　：　初期拡散幅に相当する時間（ｓ）

$$to=\frac{W}{2\alpha}$$

２．年平均値の算出

年平均値は、次式を用いて、正規型プルーム式及び積分型簡易パフ式により算出された大気汚染物質濃度を重ね合わせることにより算出した。

$$Ca = \frac{\sum_{t=1}^{24} Ca_t}{24}$$

$$Ca_t = [\sum_{s=1}^{16} \{(Rw_s / uw_{ts}) \times fw_{ts}\} + Rc_{dn} \times fc_t] Qt$$

Ca	：	年平均濃度（ppm または mg/m^3）
Ca_t	：	時刻 t における年平均濃度（ppm または mg/m^3）
Rw_s	：	プルーム式により求められた風向別基準濃度（m^{-1}）
uw_{ts}	：	年平均時間別風向別平均風速（m/s）
fw_{ts}	：	年平均時間別風向出現割合
Rc_{dn}	：	パフ式により求められた昼夜別基準濃度（s/m^2）
fc_t	：	年平均時間別弱風時出現割合
Qt	：	年平均時間別平均排出量（mℓ/m･s または mg/m･s）

資料３－１１　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた気象条件

［本編 p.112 参照］

風向・風速は、惟信高校における平成 21 年度の風向・風速の測定結果を基に設定した。

予測にあたっては、次のべき乗則により、排出源もしくは予測対象高さの風速に補正した。なお、べき指数については、事業予定地及びその周辺の状況から、表－１のうち「障害物のない平坦地」と考えられ、P＝1/7 とした。

$$U = U_0 (H / H_0)^P$$

Ｕ　：　高さＨ（ｍ）の風速（ｍ/ｓ）

U_0　：　測定高さH_0（ｍ）の風速（ｍ/ｓ）

Ｈ　：　排出源の高さ（ｍ）

H_0　：　測定高さ（ｍ）

Ｐ　：　べき指数（表－１参照）

表－１　べき指数

土地利用の状況	P
市街地	1／3
郊　外	1／5
障害物のない平坦地	1／7

出典）「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）

予測に用いた風向出現頻度及び平均風速は、次に示すとおりである。

時間帯	風向出現頻度（%）																	昼夜の別
	有風時																弱風時	
	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N		
00:00～01:00	2.5	0.5	0.8	0.5	2.5	5.7	6.0	0.3	0.0	0.0	0.3	1.4	1.9	7.9	15.0	9.0	45.6	夜
01:00～02:00	1.6	1.4	0.5	0.3	0.3	7.1	4.1	0.0	0.3	0.0	0.5	0.8	4.6	6.3	12.8	8.5	50.8	
02:00～03:00	1.6	1.4	0.8	0.0	1.1	6.6	2.2	0.8	0.0	0.0	0.5	0.3	3.8	5.7	15.0	7.1	53.0	
03:00～04:00	2.5	1.4	0.5	0.3	0.8	3.6	4.1	0.5	0.0	0.0	0.3	0.5	4.1	5.2	12.3	7.4	56.6	
04:00～05:00	2.5	0.5	0.3	0.0	0.8	6.6	2.2	0.5	0.8	0.0	0.3	0.0	3.6	5.5	12.8	8.5	55.2	
05:00～06:00	1.4	1.6	0.3	0.0	0.5	3.8	4.1	0.0	0.5	0.0	0.8	0.3	2.5	4.6	13.9	8.2	57.4	
06:00～07:00	2.2	0.5	0.8	0.0	0.8	4.1	3.8	0.3	1.1	0.3	0.3	0.5	1.9	6.3	12.8	8.2	56.0	
07:00～08:00	2.5	0.5	1.4	0.3	0.5	3.0	4.9	1.1	0.5	0.0	0.3	0.3	3.0	7.4	13.9	10.4	50.0	昼
08:00～09:00	1.6	0.5	0.0	0.8	0.3	3.3	5.2	1.9	0.3	0.0	0.3	1.6	3.6	8.2	15.6	10.7	46.2	
09:00～10:00	0.8	0.0	0.3	0.3	0.5	2.5	6.0	1.6	1.9	0.5	0.8	0.8	4.6	10.1	14.5	11.5	43.2	
10:00～11:00	0.8	0.3	0.0	0.5	1.4	2.2	8.2	2.5	1.4	0.3	0.5	1.6	8.5	16.1	14.8	4.1	36.9	
11:00～12:00	0.5	0.3	0.3	0.3	0.3	3.3	7.9	5.2	2.2	1.6	1.1	2.5	12.6	17.8	12.6	3.6	28.1	
12:00～13:00	0.0	0.0	0.3	0.3	0.3	3.6	6.3	7.4	6.0	2.5	2.5	3.3	11.2	19.7	10.7	2.7	23.5	
13:00～14:00	0.5	0.3	0.0	0.0	0.5	4.9	5.8	7.7	7.1	4.4	1.9	5.2	15.1	17.0	7.4	1.4	20.8	
14:00～15:00	0.5	0.3	0.0	0.0	0.8	4.4	7.4	9.3	4.7	3.6	3.8	3.3	19.2	15.6	8.8	0.8	17.5	
15:00～16:00	0.3	0.3	0.3	0.5	0.3	4.1	8.2	10.4	7.7	3.8	2.2	3.6	17.0	19.5	8.2	0.8	12.9	
16:00～17:00	0.0	0.5	0.0	0.3	1.1	4.4	5.2	14.2	5.2	3.8	1.9	3.8	17.8	18.4	5.8	3.6	14.0	
17:00～18:00	1.1	0.3	0.3	0.0	0.3	5.2	9.8	14.2	3.8	1.6	1.9	1.4	17.5	14.5	10.1	2.2	15.8	
18:00～19:00	0.5	0.3	0.5	0.0	0.5	6.6	13.4	8.5	2.5	1.4	1.6	0.5	11.7	16.7	11.7	3.3	20.2	
19:00～20:00	0.8	1.1	0.0	0.0	0.8	7.7	16.1	4.4	1.1	1.1	0.3	0.5	7.9	16.1	13.9	2.7	25.4	夜
20:00～21:00	1.1	0.5	0.5	0.5	0.8	12.0	10.1	4.6	1.6	0.3	0.5	0.0	7.7	13.7	12.6	6.3	27.0	
21:00～22:00	0.3	0.5	0.8	0.3	1.9	9.8	10.4	3.8	0.3	0.0	0.3	0.3	6.6	10.9	13.9	6.3	33.6	
22:00～23:00	1.4	0.8	1.1	0.5	2.2	10.7	6.8	1.1	0.8	0.0	0.0	0.0	6.3	9.6	13.7	6.0	39.1	
23:00～00:00	1.6	0.5	1.9	0.3	1.1	9.3	4.4	0.8	0.5	0.0	0.0	0.8	4.4	9.0	13.9	6.6	44.8	

時間帯	平均風速（m/s）															
	有風時															
	NNE	NE	ENE	E	ESE	SE	SSE	S	SSW	SW	WSW	W	WNW	NW	NNW	N
00:00～01:00	1.1	1.1	1.2	1.1	1.2	2.0	1.5	1.4	0.0	0.0	1.5	1.7	2.3	1.7	1.5	1.3
01:00～02:00	1.3	1.1	1.1	1.1	1.5	1.9	1.6	0.0	1.3	0.0	1.2	1.6	1.8	1.7	1.6	1.3
02:00～03:00	1.3	1.1	1.1	0.0	2.0	1.8	2.3	1.3	0.0	0.0	1.2	1.5	1.8	2.0	1.5	1.3
03:00～04:00	1.2	1.1	1.1	2.5	1.3	2.0	1.9	2.3	0.0	0.0	1.1	1.2	1.5	1.7	1.5	1.3
04:00～05:00	1.1	1.1	1.2	0.0	1.3	1.8	2.1	1.1	1.2	0.0	1.6	0.0	1.6	1.6	1.4	1.4
05:00～06:00	1.2	1.1	1.0	0.0	1.2	2.2	1.7	0.0	1.5	0.0	1.8	1.8	1.7	1.6	1.4	1.4
06:00～07:00	1.2	1.1	1.1	0.0	1.6	2.0	1.7	1.2	1.3	1.2	1.6	2.0	2.0	1.7	1.4	1.3
07:00～08:00	1.2	1.2	1.1	1.1	1.4	2.3	1.7	1.4	1.8	0.0	1.7	1.5	2.2	1.6	1.6	1.4
08:00～09:00	1.2	1.4	0.0	1.1	2.7	2.0	1.8	1.5	1.3	0.0	1.9	1.7	2.2	1.7	1.7	1.6
09:00～10:00	1.1	0.0	1.9	1.7	2.8	1.8	1.9	1.7	1.3	1.1	1.5	2.3	2.1	2.1	1.8	1.6
10:00～11:00	1.1	1.1	0.0	2.1	1.8	1.9	1.9	1.8	1.5	1.2	1.3	1.9	2.1	2.2	1.9	1.4
11:00～12:00	1.0	2.6	1.3	1.7	3.2	2.3	1.9	1.7	1.6	1.3	1.1	1.5	2.2	2.2	1.9	1.7
12:00～13:00	0.0	0.0	1.8	2.2	3.5	2.2	2.1	1.7	1.6	1.6	1.4	2.1	2.4	2.3	2.1	1.8
13:00～14:00	1.1	1.8	0.0	0.0	1.5	2.3	2.3	1.9	1.7	1.6	1.6	2.0	2.5	2.5	2.2	2.1
14:00～15:00	1.2	1.8	0.0	0.0	1.8	2.3	2.1	2.0	1.9	1.6	1.5	2.1	2.5	2.7	2.4	1.6
15:00～16:00	2.2	1.4	1.1	1.1	1.1	2.2	2.1	2.0	1.8	1.5	1.6	1.6	2.5	2.6	2.3	1.2
16:00～17:00	0.0	1.2	0.0	1.3	1.5	2.4	2.4	2.0	1.8	1.6	1.6	2.2	2.3	2.4	2.3	1.7
17:00～18:00	1.3	1.4	1.1	0.0	1.1	2.1	2.0	1.8	1.8	1.6	1.6	1.9	2.2	2.3	1.9	1.7
18:00～19:00	1.5	1.1	1.4	0.0	1.8	2.1	1.8	1.7	1.5	1.4	1.3	1.1	1.9	2.2	1.8	1.5
19:00～20:00	1.4	1.1	0.0	0.0	1.7	1.9	1.7	1.5	1.4	1.6	1.1	1.5	2.0	1.9	1.9	1.5
20:00～21:00	1.2	1.3	1.2	1.3	1.5	1.8	1.6	1.7	1.3	1.2	1.6	0.0	2.0	1.9	1.7	1.4
21:00～22:00	1.4	1.1	1.3	1.1	1.3	1.8	1.6	1.3	1.4	0.0	1.1	2.2	2.0	1.8	1.7	1.5
22:00～23:00	1.1	1.1	1.2	1.2	1.3	1.8	1.6	1.6	1.0	0.0	0.0	0.0	2.0	1.8	1.5	1.4
23:00～00:00	1.3	1.1	1.1	1.1	1.3	1.7	1.6	1.7	1.1	0.0	0.0	2.0	1.9	1.8	1.6	1.3

注)1:表中の数値は、地上高１mの時の数値である。
　2:有風時の風速は１m/sを超える場合、弱風時は風速１m/s以下の場合を示す。

資料３－１２　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた排出量の算定

［本編 p.114,122,131 参照］

時間別平均排出量は、「道路環境影響評価の技術手法（平成 24 年度版）」（国土交通省、独立行政法人　土木研究所，平成 25 年）に基づき、次式により算出した。

$$Q_t = V_W \times \frac{1}{3600} \times \frac{1}{1000} \times \sum_{i=1}^{2} (N_{it} \times E_i)$$

Q_t　：　時間別平均排出量（mℓ/m･s または mg/m･s）
V_W　：　換算係数（mℓ/g または mg/g）
　　V_W＝523 mℓ/g（窒素酸化物の場合、20℃、1 気圧）
　　＝1000mg/g（浮遊粒子状物質）
N_{it}　：　車種別時間別交通量（台/時）
E_i　：　車種別排出係数（g/km･台）

車種別排出係数は、「道路環境影響評価等に用いる自動車排出係数の算定根拠（平成 22 年度版）」（国土交通省国土技術政策総合研究所資料第 671 号，平成 24 年）に基づき、次式により算出した。

排出係数　$EF = A / V + BV + CV^2 + D$

A、B、C、D：下表の係数

V　　：平均走行速度（km/時）

年　次	項　目	大型車類				小型車類			
		A	B	C	D	A	B	C	D
平成27年	窒素酸化物	5.39681	-0.07825	0.00067	3.26579	-0.18742	-0.00398	0.00003	0.18271
	浮遊粒子状物質	0.52643	-0.00178	0.00001	0.08460	0.02049	-0.00017	0.00000	0.00589
平成28年	窒素酸化物	5.39681	-0.07825	0.00067	3.26579	-0.18742	-0.00398	0.00003	0.18271
	浮遊粒子状物質	0.52643	-0.00178	0.00001	0.08460	0.02049	-0.00017	0.00000	0.00589
平成32年	窒素酸化物	3.04272	-0.04294	0.00036	1.78485	-0.17845	-0.00295	0.00002	0.13972
	浮遊粒子状物質	0.15404	-0.00055	0.00000	0.02540	0.00868	-0.00010	0.00000	0.00297
平成33年	窒素酸化物	3.04272	-0.04294	0.00036	1.78485	-0.17845	-0.00295	0.00002	0.13972
	浮遊粒子状物質	0.15404	-0.00055	0.00000	0.02540	0.00868	-0.00010	0.00000	0.00297

注）平成 28 年については平成 27 年の値を、平成 33 年については平成 32 年の値を用いて算出した。

算出した車種別排出係数は、表－１に示すとおりである。なお、工事関係車両のうち、1期区域については、工事着工後 12 ヶ月目である平成 27 年の値を、2 期区域については、工事着工後 14 ヶ月目である平成 32 年の値を用いた。また、新施設関連車両のうち、1 期区域供用時については、この区域の供用開始予定時期である平成 28 年の値を、全区域供用時については、全区域の供用開始予定時期である平成 33 年の値を用いた。

表－１(1)　車種別排出係数（窒素酸化物）

単位：g/km･台

予測断面	車　種	平成27年	平成28年	平成32年	平成33年
No.1	大型車類	1.27	1.27	0.68	0.68
	小型車類	0.056	0.055	0.043	0.043
No.2	大型車類	1.20	1.18	0.65	0.63
	小型車類	0.055	0.055	0.042	0.042
No.3	大型車類	1.20	-	0.65	-
	小型車類	0.055	-	0.042	-
No.5	大型車類	1.29	-	0.70	-
	小型車類	0.059	-	0.045	-

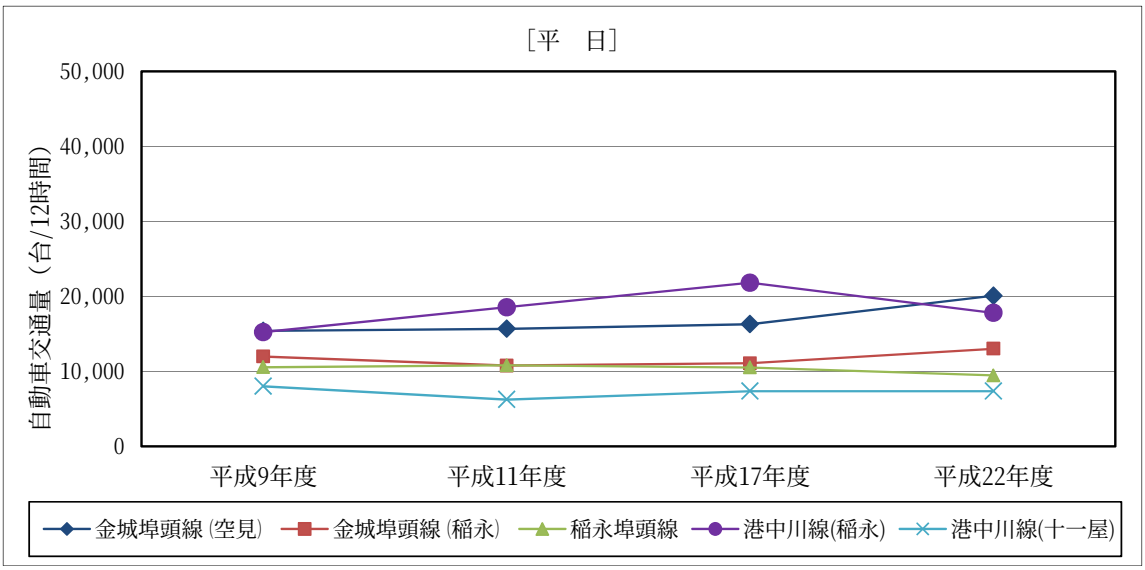
表－１(2)　車種別排出係数（浮遊粒子状物質）

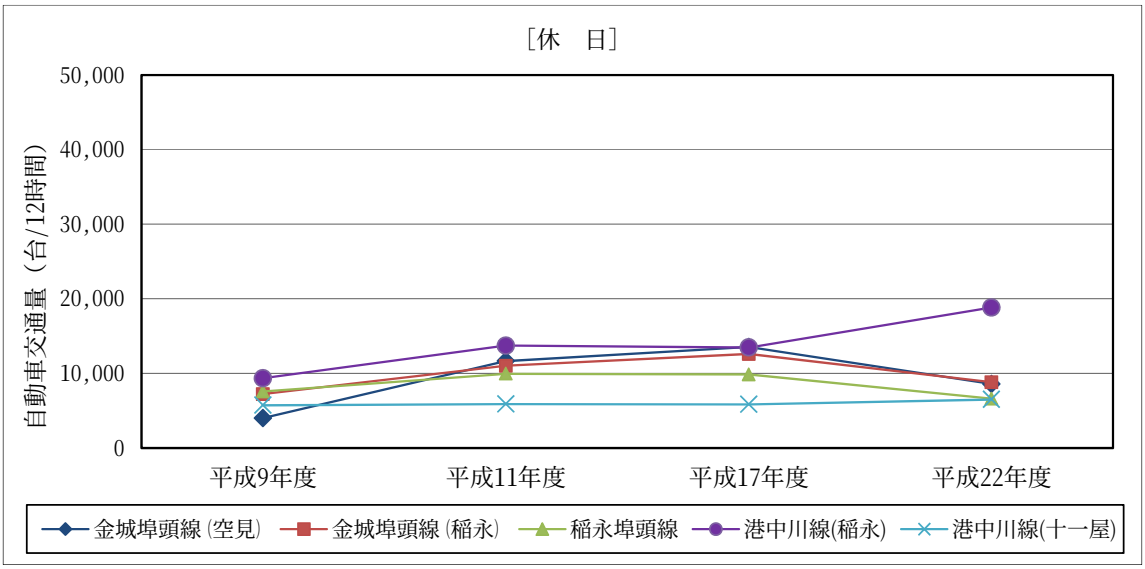
単位：g/km･台

予測断面	車　種	平成27年	平成28年	平成32年	平成33年
No.1	大型車類	0.046	0.046	0.013	0.013
	小型車類	0.002	0.002	0.001	0.001
No.2	大型車類	0.044	0.043	0.013	0.013
	小型車類	0.002	0.002	0.001	0.001
No.3	大型車類	0.044	-	0.013	-
	小型車類	0.002	-	0.001	-
No.5	大型車類	0.047	-	0.014	-
	小型車類	0.002	-	0.001	-

資料３－１３　道路交通センサスによる事業予定地周辺道路の交通量の推移

［本編 p.114,115,131,132,260,262,279,281 参照］





注）観測地点は、以下に示すとおりである。

金城埠頭線（空見）：港区空見町（11 号地）
金城埠頭線（稲永）：港区稲永五丁目
稲永埠頭線　　：港区宝神四丁目
港中川線（稲永）　：港区稲永町一丁目
港中川線（十一屋）：港区十一屋町三丁目

出典）「平成 9 年度　名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成 11 年）
「平成 11 年度　名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成 13 年）
「平成 17 年度　名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成 19 年）
「平成 22 年度　名古屋市一般交通量概況」（名古屋市，平成 24 年）

資料３－１４　工事関係車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量

［本編 p.114,115,116 参照］

【1期区域】

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類							小型車類						
	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
日交通量	4,610	180	160	0	4,950	315	5,265	9,080	145	150	0	9,375	120	9,495
06:00～07:00	241	0	0	0	241	0	241	718	0	0	0	718	0	718
07:00～08:00	295	0	0	0	295	0	295	1,334	73	75	0	1,482	60	1,542
08:00～09:00	311	22	20	0	353	38	391	639	0	0	0	639	0	639
09:00～10:00	456	22	20	0	498	38	536	380	0	0	0	380	0	380
10:00～11:00	374	22	20	0	416	38	454	380	0	0	0	380	0	380
11:00～12:00	379	22	20	0	421	38	459	384	0	0	0	384	0	384
12:00～13:00	260	0	0	0	260	0	260	399	0	0	0	399	0	399
13:00～14:00	360	22	20	0	402	38	440	396	0	0	0	396	0	396
14:00～15:00	390	22	20	0	432	38	470	413	0	0	0	413	0	413
15:00～16:00	331	22	20	0	373	38	411	518	0	0	0	518	0	518
16:00～17:00	273	22	20	0	315	38	353	682	0	0	0	682	0	682
17:00～18:00	153	0	0	0	153	0	153	907	37	38	0	982	30	1,012
18:00～19:00	100	0	0	0	100	0	100	595	37	38	0	670	30	700
19:00～20:00	60	0	0	0	60	0	60	330	0	0	0	330	0	330
20:00～21:00	46	0	0	0	46	0	46	227	0	0	0	227	0	227
21:00～22:00	40	0	0	0	40	0	40	164	0	0	0	164	0	164
22:00～23:00	32	0	0	0	32	0	32	96	0	0	0	96	0	96
23:00～00:00	27	0	0	0	27	0	27	79	0	0	0	79	0	79
00:00～01:00	46	0	0	0	46	0	46	50	0	0	0	50	0	50
01:00～02:00	43	0	0	0	43	0	43	68	0	0	0	68	0	68
02:00～03:00	54	0	0	0	54	0	54	41	0	0	0	41	0	41
03:00～04:00	72	0	0	0	72	0	72	47	0	0	0	47	0	47
04:00～05:00	97	0	0	0	97	0	97	63	0	0	0	63	0	63
05:00～06:00	170	0	0	0	170	0	170	170	0	0	0	170	0	170
合　計	4,610	176	160	0	4,946	304	5,250	9,080	147	151	0	9,378	120	9,498

No.2　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類							小型車類						
	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
日交通量	1,778	180	160	0	2,118	315	2,433	3,745	145	150	0	4,040	120	4,160
06:00～07:00	54	0	0	0	54	0	54	274	0	0	0	274	0	274
07:00～08:00	105	0	0	0	105	0	105	637	73	75	0	785	60	845
08:00～09:00	111	22	20	0	153	38	191	327	0	0	0	327	0	327
09:00～10:00	172	22	20	0	214	38	252	170	0	0	0	170	0	170
10:00～11:00	151	22	20	0	193	38	231	177	0	0	0	177	0	177
11:00～12:00	165	22	20	0	207	38	245	148	0	0	0	148	0	148
12:00～13:00	92	0	0	0	92	0	92	128	0	0	0	128	0	128
13:00～14:00	162	22	20	0	204	38	242	154	0	0	0	154	0	154
14:00～15:00	211	22	20	0	253	38	291	166	0	0	0	166	0	166
15:00～16:00	156	22	20	0	198	38	236	206	0	0	0	206	0	206
16:00～17:00	121	22	20	0	163	38	201	366	0	0	0	366	0	366
17:00～18:00	73	0	0	0	73	0	73	396	37	38	0	471	30	501
18:00～19:00	36	0	0	0	36	0	36	191	37	38	0	266	30	296
19:00～20:00	22	0	0	0	22	0	22	116	0	0	0	116	0	116
20:00～21:00	20	0	0	0	20	0	20	75	0	0	0	75	0	75
21:00～22:00	20	0	0	0	20	0	20	16	0	0	0	16	0	16
22:00～23:00	7	0	0	0	7	0	7	25	0	0	0	25	0	25
23:00～00:00	10	0	0	0	10	0	10	34	0	0	0	34	0	34
00:00～01:00	11	0	0	0	11	0	11	16	0	0	0	16	0	16
01:00～02:00	11	0	0	0	11	0	11	19	0	0	0	19	0	19
02:00～03:00	7	0	0	0	7	0	7	18	0	0	0	18	0	18
03:00～04:00	11	0	0	0	11	0	11	17	0	0	0	17	0	17
04:00～05:00	24	0	0	0	24	0	24	15	0	0	0	15	0	15
05:00～06:00	26	0	0	0	26	0	26	54	0	0	0	54	0	54
合　計	1,778	176	160	0	2,114	304	2,418	3,745	147	151	0	4,043	120	4,163

注）時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っているため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

No.3　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類						小型車類					
	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量
	A	B		C=A+B	D	C＋D	A	B		C=A+B	D	C＋D
日交通量	1,500	44	20	1,564	79	1,643	3,040	145	75	3,260	120	3,380
06:00～07:00	28	0	0	28	0	28	225	0	0	225	0	225
07:00～08:00	51	0	0	51	0	51	270	73	0	343	60	403
08:00～09:00	121	6	3	130	10	140	134	0	0	134	0	134
09:00～10:00	196	6	3	205	10	215	181	0	0	181	0	181
10:00～11:00	181	6	3	190	10	200	126	0	0	126	0	126
11:00～12:00	171	6	3	180	10	190	166	0	0	166	0	166
12:00～13:00	76	0	0	76	0	76	200	0	0	200	0	200
13:00～14:00	162	6	3	171	10	181	167	0	0	167	0	167
14:00～15:00	137	6	3	146	10	156	187	0	0	187	0	187
15:00～16:00	124	6	3	133	10	143	234	0	0	234	0	234
16:00～17:00	73	6	3	82	10	92	251	0	0	251	0	251
17:00～18:00	49	0	0	49	0	49	270	37	38	345	30	375
18:00～19:00	19	0	0	19	0	19	118	37	38	193	30	223
19:00～20:00	16	0	0	16	0	16	136	0	0	136	0	136
20:00～21:00	13	0	0	13	0	13	70	0	0	70	0	70
21:00～22:00	11	0	0	11	0	11	45	0	0	45	0	45
22:00～23:00	7	0	0	7	0	7	59	0	0	59	0	59
23:00～00:00	5	0	0	5	0	5	36	0	0	36	0	36
00:00～01:00	6	0	0	6	0	6	12	0	0	12	0	12
01:00～02:00	10	0	0	10	0	10	37	0	0	37	0	37
02:00～03:00	8	0	0	8	0	8	13	0	0	13	0	13
03:00～04:00	13	0	0	13	0	13	17	0	0	17	0	17
04:00～05:00	8	0	0	8	0	8	29	0	0	29	0	29
05:00～06:00	15	0	0	15	0	15	57	0	0	57	0	57
合　計	1,500	48	24	1,572	80	1,652	3,040	147	76	3,263	120	3,383

No.5　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類					小型車類				
	現況交通量	商業施設等工事関係車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量	現況交通量	商業施設等工事関係車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量
	A	B	C=A+B	D	C＋D	A	B	C=A+B	D	C＋D
日交通量	371	22	393	118	511	1,096	73	1,169	90	1,259
06:00～07:00	9	0	9	0	9	29	0	29	0	29
07:00～08:00	22	0	22	0	22	92	73	165	0	165
08:00～09:00	27	3	30	14	44	84	0	84	0	84
09:00～10:00	41	3	44	14	58	104	0	104	0	104
10:00～11:00	38	3	41	14	55	80	0	80	0	80
11:00～12:00	52	3	55	14	69	67	0	67	0	67
12:00～13:00	30	0	30	0	30	100	0	100	0	100
13:00～14:00	48	3	51	14	65	75	0	75	0	75
14:00～15:00	24	3	27	14	41	93	0	93	0	93
15:00～16:00	20	3	23	14	37	109	0	109	0	109
16:00～17:00	17	3	20	14	34	95	0	95	0	95
17:00～18:00	12	0	12	0	12	56	0	56	45	101
18:00～19:00	5	0	5	0	5	31	0	31	45	76
19:00～20:00	1	0	1	0	1	16	0	16	0	16
20:00～21:00	1	0	1	0	1	15	0	15	0	15
21:00～22:00	1	0	1	0	1	10	0	10	0	10
22:00～23:00	2	0	2	0	2	8	0	8	0	8
23:00～00:00	3	0	3	0	3	5	0	5	0	5
00:00～01:00	1	0	1	0	1	6	0	6	0	6
01:00～02:00	5	0	5	0	5	9	0	9	0	9
02:00～03:00	4	0	4	0	4	3	0	3	0	3
03:00～04:00	4	0	4	0	4	4	0	4	0	4
04:00～05:00	2	0	2	0	2	1	0	1	0	1
05:00～06:00	2	0	2	0	2	4	0	4	0	4
合　計	371	24	395	112	507	1,096	73	1,169	90	1,259

注）時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っているため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

【2 期区域】

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類 現況交通量 A	1期区域供用新施設関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	小型車類 現況交通量 A	1期区域供用新施設関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
日交通量	4,610	0	0	0	0	4,610	202	4,812	9,080	2,015	0	756	0	11,851	130	11,981
06:00～07:00	241	0	0	0	0	241	0	241	718	0	0	0	0	718	0	718
07:00～08:00	295	0	0	0	0	295	0	295	1,334	0	0	0	0	1,334	65	1,399
08:00～09:00	311	0	0	0	0	311	26	337	639	0	0	0	0	639	0	639
09:00～10:00	456	0	0	0	0	456	26	482	380	257	0	18	0	655	0	655
10:00～11:00	374	0	0	0	0	374	26	400	380	208	0	50	0	638	0	638
11:00～12:00	379	0	0	0	0	379	26	405	384	120	0	63	0	567	0	567
12:00～13:00	260	0	0	0	0	260	0	260	399	146	0	88	0	633	0	633
13:00～14:00	360	0	0	0	0	360	26	386	396	328	0	93	0	817	0	817
14:00～15:00	390	0	0	0	0	390	26	416	413	293	0	80	0	786	0	786
15:00～16:00	331	0	0	0	0	331	26	357	518	221	0	91	0	830	0	830
16:00～17:00	273	0	0	0	0	273	26	299	682	210	0	113	0	1,005	0	1,005
17:00～18:00	153	0	0	0	0	153	0	153	907	120	0	66	0	1,093	33	1,126
18:00～19:00	100	0	0	0	0	100	0	100	595	113	0	53	0	761	33	794
19:00～20:00	60	0	0	0	0	60	0	60	330	0	0	27	0	357	0	357
20:00～21:00	46	0	0	0	0	46	0	46	227	0	0	16	0	243	0	243
21:00～22:00	40	0	0	0	0	40	0	40	164	0	0	0	0	164	0	164
22:00～23:00	32	0	0	0	0	32	0	32	96	0	0	0	0	96	0	96
23:00～00:00	27	0	0	0	0	27	0	27	79	0	0	0	0	79	0	79
00:00～01:00	46	0	0	0	0	46	0	46	50	0	0	0	0	50	0	50
01:00～02:00	43	0	0	0	0	43	0	43	68	0	0	0	0	68	0	68
02:00～03:00	54	0	0	0	0	54	0	54	41	0	0	0	0	41	0	41
03:00～04:00	72	0	0	0	0	72	0	72	47	0	0	0	0	47	0	47
04:00～05:00	97	0	0	0	0	97	0	97	63	0	0	0	0	63	0	63
05:00～06:00	170	0	0	0	0	170	0	170	170	0	0	0	0	170	0	170
合　計	4,610	0	0	0	0	4,610	208	4,818	9,080	2,016	0	758	0	11,854	131	11,985

No.2　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類 現況交通量 A	1期区域供用新施設関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	小型車類 現況交通量 A	1期区域供用新施設関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
日交通量	1,778	0	0	0	0	1,778	202	1,980	3,745	2,015	66	756	0	6,582	130	6,712
06:00～07:00	54	0	0	0	0	54	0	54	274	0	0	0	0	274	0	274
07:00～08:00	105	0	0	0	0	105	0	105	637	0	0	0	0	637	65	702
08:00～09:00	111	0	0	0	0	111	26	137	327	0	0	0	0	327	0	327
09:00～10:00	172	0	0	0	0	172	26	198	170	257	2	18	0	447	0	447
10:00～11:00	151	0	0	0	0	151	26	177	177	208	6	50	0	441	0	441
11:00～12:00	165	0	0	0	0	165	26	191	148	120	8	63	0	339	0	339
12:00～13:00	92	0	0	0	0	92	0	92	128	146	5	88	0	367	0	367
13:00～14:00	162	0	0	0	0	162	26	188	154	328	11	93	0	586	0	586
14:00～15:00	211	0	0	0	0	211	26	237	166	293	13	80	0	552	0	552
15:00～16:00	156	0	0	0	0	156	26	182	206	221	6	91	0	524	0	524
16:00～17:00	121	0	0	0	0	121	26	147	366	210	5	113	0	694	0	694
17:00～18:00	73	0	0	0	0	73	0	73	396	120	5	66	0	587	33	620
18:00～19:00	36	0	0	0	0	36	0	36	191	113	3	53	0	360	33	393
19:00～20:00	22	0	0	0	0	22	0	22	116	0	0	27	0	143	0	143
20:00～21:00	20	0	0	0	0	20	0	20	75	0	0	16	0	91	0	91
21:00～22:00	20	0	0	0	0	20	0	20	16	0	0	0	0	16	0	16
22:00～23:00	7	0	0	0	0	7	0	7	25	0	0	0	0	25	0	25
23:00～00:00	10	0	0	0	0	10	0	10	34	0	0	0	0	34	0	34
00:00～01:00	11	0	0	0	0	11	0	11	16	0	0	0	0	16	0	16
01:00～02:00	11	0	0	0	0	11	0	11	19	0	0	0	0	19	0	19
02:00～03:00	7	0	0	0	0	7	0	7	18	0	0	0	0	18	0	18
03:00～04:00	11	0	0	0	0	11	0	11	17	0	0	0	0	17	0	17
04:00～05:00	24	0	0	0	0	24	0	24	15	0	0	0	0	15	0	15
05:00～06:00	26	0	0	0	0	26	0	26	54	0	0	0	0	54	0	54
合　計	1,778	0	0	0	0	1,778	208	1,986	3,745	2,016	64	758	0	6,583	131	6,714

注）時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っているため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

No.3　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類				小型車類			
	現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
日交通量	1,500	1,500	50	1,550	3,040	3,040	130	3,170
06:00～07:00	28	28	0	28	225	225	0	225
07:00～08:00	51	51	0	51	270	270	65	335
08:00～09:00	121	121	6	127	134	134	0	134
09:00～10:00	196	196	6	202	181	181	0	181
10:00～11:00	181	181	6	187	126	126	0	126
11:00～12:00	171	171	6	177	166	166	0	166
12:00～13:00	76	76	0	76	200	200	0	200
13:00～14:00	162	162	6	168	167	167	0	167
14:00～15:00	137	137	6	143	187	187	0	187
15:00～16:00	124	124	6	130	234	234	0	234
16:00～17:00	73	73	6	79	251	251	0	251
17:00～18:00	49	49	0	49	270	270	33	303
18:00～19:00	19	19	0	19	118	118	33	151
19:00～20:00	16	16	0	16	136	136	0	136
20:00～21:00	13	13	0	13	70	70	0	70
21:00～22:00	11	11	0	11	45	45	0	45
22:00～23:00	7	7	0	7	59	59	0	59
23:00～00:00	5	5	0	5	36	36	0	36
00:00～01:00	6	6	0	6	12	12	0	12
01:00～02:00	10	10	0	10	37	37	0	37
02:00～03:00	8	8	0	8	13	13	0	13
03:00～04:00	13	13	0	13	17	17	0	17
04:00～05:00	8	8	0	8	29	29	0	29
05:00～06:00	15	15	0	15	57	57	0	57
合　計	1,500	1,500	48	1,548	3,040	3,040	131	3,171

No.5　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類				小型車類			
	現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
日交通量	371	371	126	497	1,096	1,096	130	1,226
06:00～07:00	9	9	0	9	29	29	0	29
07:00～08:00	22	22	0	22	92	92	0	92
08:00～09:00	27	27	16	43	84	84	0	84
09:00～10:00	41	41	16	57	104	104	0	104
10:00～11:00	38	38	16	54	80	80	0	80
11:00～12:00	52	52	16	68	67	67	0	67
12:00～13:00	30	30	0	30	100	100	0	100
13:00～14:00	48	48	16	64	75	75	0	75
14:00～15:00	24	24	16	40	93	93	0	93
15:00～16:00	20	20	16	36	109	109	0	109
16:00～17:00	17	17	16	33	95	95	0	95
17:00～18:00	12	12	0	12	56	56	65	121
18:00～19:00	5	5	0	5	31	31	65	96
19:00～20:00	1	1	0	1	16	16	0	16
20:00～21:00	1	1	0	1	15	15	0	15
21:00～22:00	1	1	0	1	10	10	0	10
22:00～23:00	2	2	0	2	8	8	0	8
23:00～00:00	3	3	0	3	5	5	0	5
00:00～01:00	1	1	0	1	6	6	0	6
01:00～02:00	5	5	0	5	9	9	0	9
02:00～03:00	4	4	0	4	3	3	0	3
03:00～04:00	4	4	0	4	4	4	0	4
04:00～05:00	2	2	0	2	1	1	0	1
05:00～06:00	2	2	0	2	4	4	0	4
合　計	371	371	128	499	1,096	1,096	130	1,226

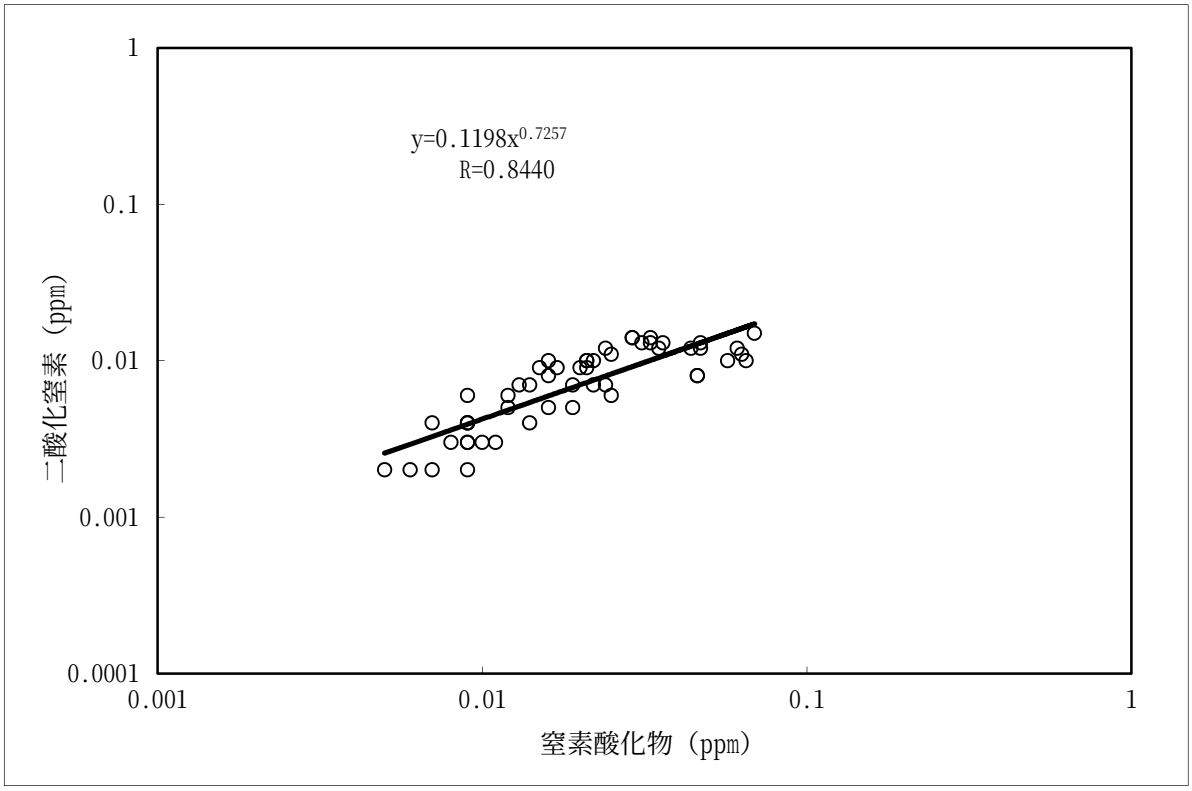
注）時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っているため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

資料３－１５　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた変換式の設定

［本編 p.117,122 参照］

１．窒素酸化物から二酸化窒素への変換

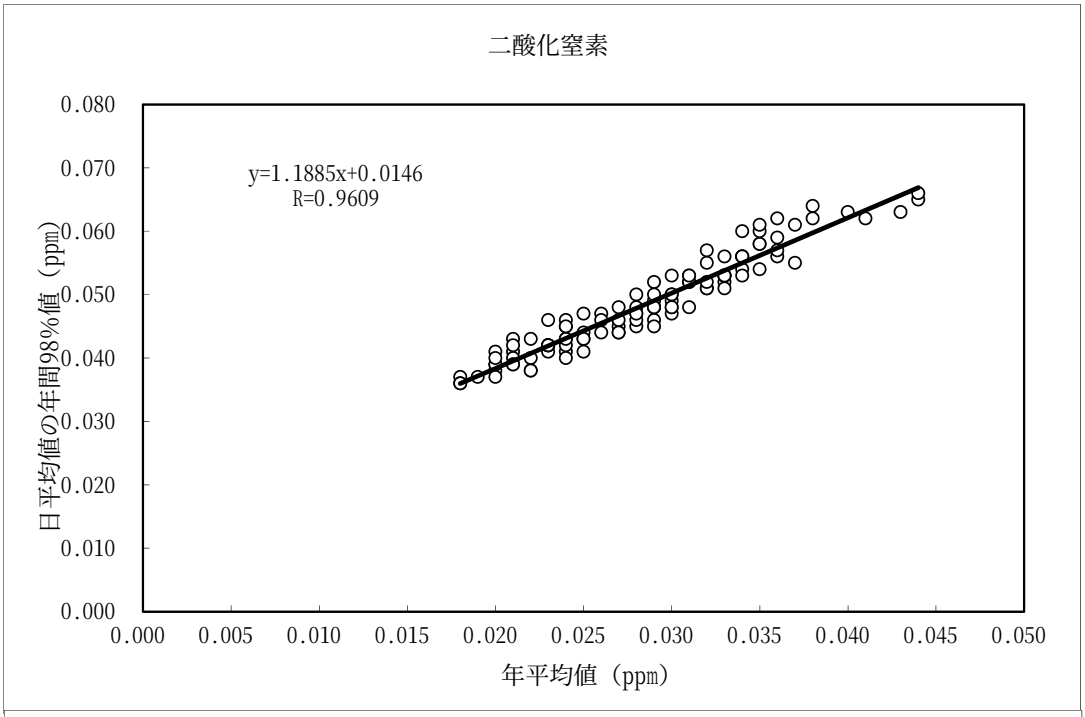
窒素酸化物を二酸化窒素に変換する式は、名古屋市内の常監局における過去 10 年間（平成 14～23 年度）の窒素酸化物及び二酸化窒素濃度の年平均値について、それぞれの各区における自排局の測定値から同一区の一般局の測定値を差し引いた値の相関を求めることにより導いた。この相関図及び回帰式は、以下に示すとおりである。これによると、相関係数（R）は 0.8440 であり、強い相関関係注）がある。

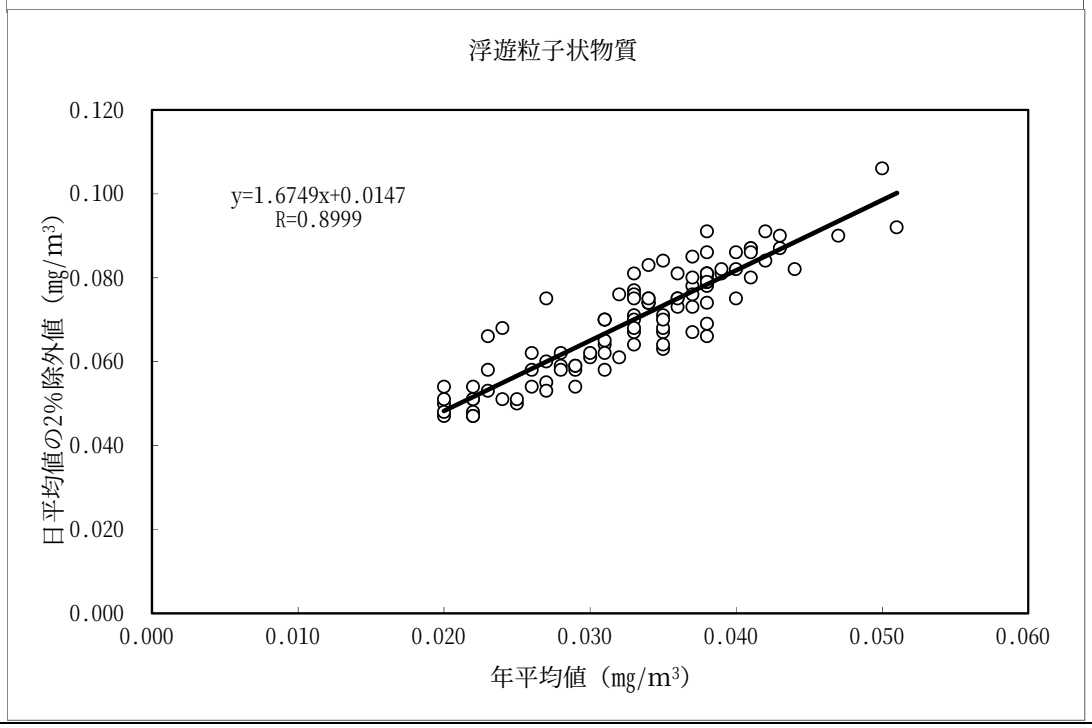


注）一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。
0.0～0.2：ほとんど相関関係がない
0.2～0.4：やや相関関係がある
0.4～0.7：かなり相関関係がある
0.7～1.0：強い相関関係がある

２．日平均値の年間 98%値または 2%除外値への変換

名古屋市内の常監局［自排局］における過去 10 年間（平成 14～23 年度）の年平均値と日平均値の年間 98%値または 2%除外値の相関図及び回帰式は、以下に示すとおりである。これによると、二酸化窒素の相関係数（R）は 0.9609、浮遊粒子状物質は 0.8999 であり、強い相関関係[注)] がある。





注）一般的に用いられている相関係数の指標は、以下に示すとおりである。

0.0～0.2：ほとんど相関関係がない

0.2～0.4：やや相関関係がある

0.4～0.7：かなり相関関係がある

0.7～1.0：強い相関関係がある

資料３－１６　新施設関連車両の走行による大気汚染の予測に用いた時間交通量

［本編 p.131,132,133 参照］

【1期区域供用時】

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類							小型車類						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
日交通量	3,585	0	0	32	3,617	0	3,617	10,573	-90	0	40	10,523	1,064	11,587
06:00～07:00	182	0	0	0	182	0	182	603	117	0	0	720	0	720
07:00～08:00	220	0	0	0	220	0	220	1,132	35	0	22	1,189	0	1,189
08:00～09:00	232	0	0	4	236	0	236	712	-85	0	0	627	20	647
09:00～10:00	339	0	0	4	343	0	343	576	-78	0	0	498	130	628
10:00～11:00	283	0	0	4	287	0	287	525	1	0	0	526	106	632
11:00～12:00	283	0	0	4	287	0	287	540	57	0	0	597	61	658
12:00～13:00	194	0	0	0	194	0	194	603	60	0	0	663	74	737
13:00～14:00	267	0	0	4	271	0	271	631	29	0	0	660	166	826
14:00～15:00	288	0	0	4	292	0	292	651	18	0	0	669	149	818
15:00～16:00	250	0	0	4	254	0	254	718	-24	0	0	694	112	806
16:00～17:00	205	0	0	4	209	0	209	880	-52	0	0	828	106	934
17:00～18:00	118	0	0	0	118	0	118	1,010	-115	0	9	904	61	965
18:00～19:00	84	0	0	0	84	0	84	618	-39	0	9	588	57	645
19:00～20:00	53	0	0	0	53	0	53	331	-11	0	0	320	20	340
20:00～21:00	42	0	0	0	42	0	42	235	-3	0	0	232	0	232
21:00～22:00	36	0	0	0	36	0	36	179	0	0	0	179	0	179
22:00～23:00	30	0	0	0	30	0	30	112	0	0	0	112	0	112
23:00～00:00	27	0	0	0	27	0	27	77	0	0	0	77	0	77
00:00～01:00	39	0	0	0	39	0	39	56	0	0	0	56	0	56
01:00～02:00	40	0	0	0	40	0	40	61	0	0	0	61	0	61
02:00～03:00	45	0	0	0	45	0	45	40	0	0	0	40	0	40
03:00～04:00	69	0	0	0	69	0	69	43	0	0	0	43	0	43
04:00～05:00	100	0	0	0	100	0	100	70	0	0	0	70	0	70
05:00～06:00	159	0	0	0	159	0	159	171	0	0	0	171	0	171
合　計	3,585	0	0	32	3,617	0	3,617	10,574	-90	0	40	10,524	1,062	11,586

No.2　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類							小型車類						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
日交通量	1,353	0	0	32	1,385	0	1,385	3,503	775	160	40	4,478	1,064	5,542
06:00～07:00	40	0	0	0	40	0	40	222	132	0	0	354	0	354
07:00～08:00	78	0	0	0	78	0	78	504	86	0	22	612	0	612
08:00～09:00	86	0	0	4	90	0	90	302	10	0	0	312	20	332
09:00～10:00	125	0	0	4	129	0	129	192	16	4	0	212	130	342
10:00～11:00	113	0	0	4	117	0	117	178	54	16	0	248	106	354
11:00～12:00	120	0	0	4	124	0	124	145	102	20	0	267	61	328
12:00～13:00	67	0	0	0	67	0	67	159	119	12	0	290	74	364
13:00～14:00	118	0	0	4	122	0	122	167	103	28	0	298	166	464
14:00～15:00	157	0	0	4	161	0	161	169	92	32	0	293	149	442
15:00～16:00	115	0	0	4	119	0	119	203	46	16	0	265	112	377
16:00～17:00	89	0	0	4	93	0	93	337	42	12	0	391	106	497
17:00～18:00	56	0	0	0	56	0	56	380	-19	12	9	382	61	443
18:00～19:00	28	0	0	0	28	0	28	175	-6	8	9	186	57	243
19:00～20:00	19	0	0	0	19	0	19	98	-2	0	0	96	20	116
20:00～21:00	21	0	0	0	21	0	21	63	0	0	0	63	0	63
21:00～22:00	16	0	0	0	16	0	16	21	0	0	0	21	0	21
22:00～23:00	6	0	0	0	6	0	6	26	0	0	0	26	0	26
23:00～00:00	8	0	0	0	8	0	8	29	0	0	0	29	0	29
00:00～01:00	11	0	0	0	11	0	11	16	0	0	0	16	0	16
01:00～02:00	10	0	0	0	10	0	10	16	0	0	0	16	0	16
02:00～03:00	6	0	0	0	6	0	6	16	0	0	0	16	0	16
03:00～04:00	10	0	0	0	10	0	10	13	0	0	0	13	0	13
04:00～05:00	23	0	0	0	23	0	23	17	0	0	0	17	0	17
05:00～06:00	31	0	0	0	31	0	31	55	0	0	0	55	0	55
合　計	1,353	0	0	32	1,385	0	1,385	3,503	775	160	40	4,478	1,062	5,540

注）時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っているため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

【全区域供用時】

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	小型車類 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
日交通量	3,585	0	0	0	3,585	0	3,585	10,573	-90	0	1,421	11,904	1,064	12,968
06:00～07:00	182	0	0	0	182	0	182	603	117	0	0	720	0	720
07:00～08:00	220	0	0	0	220	0	220	1,132	35	0	0	1,167	0	1,167
08:00～09:00	232	0	0	0	232	0	232	712	-85	0	0	627	20	647
09:00～10:00	339	0	0	0	339	0	339	576	-78	0	44	542	130	672
10:00～11:00	283	0	0	0	283	0	283	525	1	0	84	610	106	716
11:00～12:00	283	0	0	0	283	0	283	540	57	0	92	689	61	750
12:00～13:00	194	0	0	0	194	0	194	603	60	0	131	794	74	868
13:00～14:00	267	0	0	0	267	0	267	631	29	0	159	819	166	985
14:00～15:00	288	0	0	0	288	0	288	651	18	0	172	841	149	990
15:00～16:00	250	0	0	0	250	0	250	718	-24	0	188	882	112	994
16:00～17:00	205	0	0	0	205	0	205	880	-52	0	195	1,023	106	1,129
17:00～18:00	118	0	0	0	118	0	118	1,010	-115	0	150	1,045	61	1,106
18:00～19:00	84	0	0	0	84	0	84	618	-39	0	110	689	57	746
19:00～20:00	53	0	0	0	53	0	53	331	-11	0	56	376	20	396
20:00～21:00	42	0	0	0	42	0	42	235	-3	0	34	266	0	266
21:00～22:00	36	0	0	0	36	0	36	179	0	0	10	189	0	189
22:00～23:00	30	0	0	0	30	0	30	112	0	0	0	112	0	112
23:00～00:00	27	0	0	0	27	0	27	77	0	0	0	77	0	77
00:00～01:00	39	0	0	0	39	0	39	56	0	0	0	56	0	56
01:00～02:00	40	0	0	0	40	0	40	61	0	0	0	61	0	61
02:00～03:00	45	0	0	0	45	0	45	40	0	0	0	40	0	40
03:00～04:00	69	0	0	0	69	0	69	43	0	0	0	43	0	43
04:00～05:00	100	0	0	0	100	0	100	70	0	0	0	70	0	70
05:00～06:00	159	0	0	0	159	0	159	171	0	0	0	171	0	171
合　計	3,585	0	0	0	3,585	0	3,585	10,574	-90	0	1,425	11,909	1,062	12,971

No.2　　単位：台/時

項目 / 時間帯	大型車類 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	小型車類 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
日交通量	1,353	0	0	0	1,353	0	1,353	3,503	775	160	1,421	5,859	1,064	6,923
06:00～07:00	40	0	0	0	40	0	40	222	132	0	0	354	0	354
07:00～08:00	78	0	0	0	78	0	78	504	86	0	0	590	0	590
08:00～09:00	86	0	0	0	86	0	86	302	10	0	0	312	20	332
09:00～10:00	125	0	0	0	125	0	125	192	16	4	44	256	130	386
10:00～11:00	113	0	0	0	113	0	113	178	54	16	84	332	106	438
11:00～12:00	120	0	0	0	120	0	120	145	102	20	92	359	61	420
12:00～13:00	67	0	0	0	67	0	67	159	119	12	131	421	74	495
13:00～14:00	118	0	0	0	118	0	118	167	103	28	159	457	166	623
14:00～15:00	157	0	0	0	157	0	157	169	92	32	172	465	149	614
15:00～16:00	115	0	0	0	115	0	115	203	46	16	188	453	112	565
16:00～17:00	89	0	0	0	89	0	89	337	42	12	195	586	106	692
17:00～18:00	56	0	0	0	56	0	56	380	-19	12	150	523	61	584
18:00～19:00	28	0	0	0	28	0	28	175	-6	8	110	287	57	344
19:00～20:00	19	0	0	0	19	0	19	98	-2	0	56	152	20	172
20:00～21:00	21	0	0	0	21	0	21	63	0	0	34	97	0	97
21:00～22:00	16	0	0	0	16	0	16	21	0	0	10	31	0	31
22:00～23:00	6	0	0	0	6	0	6	26	0	0	0	26	0	26
23:00～00:00	8	0	0	0	8	0	8	29	0	0	0	29	0	29
00:00～01:00	11	0	0	0	11	0	11	16	0	0	0	16	0	16
01:00～02:00	10	0	0	0	10	0	10	16	0	0	0	16	0	16
02:00～03:00	6	0	0	0	6	0	6	16	0	0	0	16	0	16
03:00～04:00	10	0	0	0	10	0	10	13	0	0	0	13	0	13
04:00～05:00	23	0	0	0	23	0	23	17	0	0	0	17	0	17
05:00～06:00	31	0	0	0	31	0	31	55	0	0	0	55	0	55
合　計	1,353	0	0	0	1,353	0	1,353	3,503	775	160	1,425	5,863	1,062	6,925

注）時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っているため、日交通量と時間交通量の合計は一致しない。

資料４－１　環境騒音現地調査結果

［本編 p. 141 参照］

現地調査を行った環境騒音の等価騒音レベル(L_{Aeq})の結果は、以下に示すとおりである。

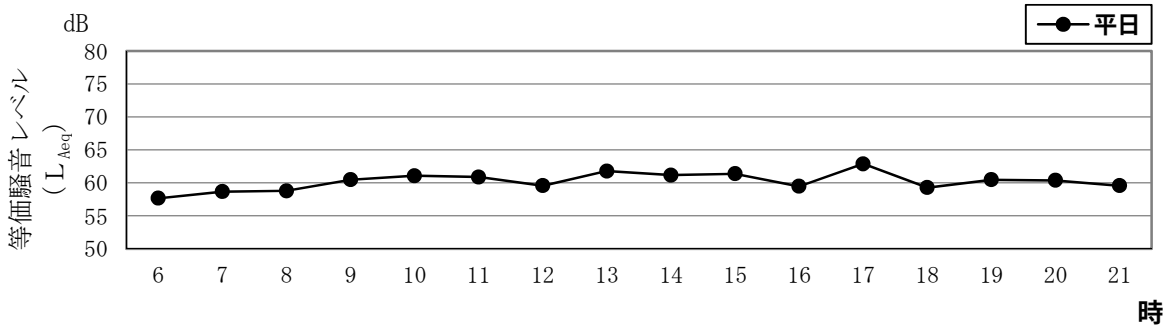
測定年月日：平成24年11月14日（水）　　単位：dB

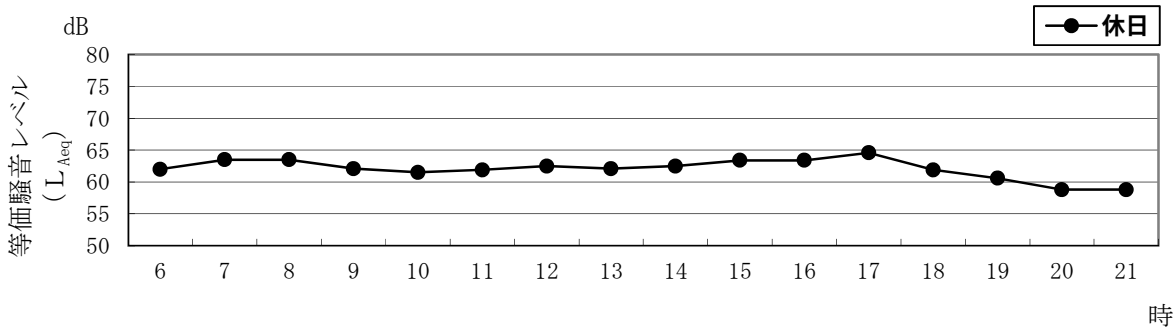
時間帯																昼間
6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	
57.7	58.7	58.8	60.5	61.1	60.9	59.6	61.8	61.2	61.4	59.5	62.9	59.3	60.5	60.4	59.6	60

測定年月日：平成24年11月18日（日）　　単位：dB

時間帯																昼間
6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	
62.0	63.5	63.5	62.1	61.5	61.9	62.5	62.1	62.5	63.4	63.4	64.6	61.9	60.6	58.8	58.8	62

また、環境騒音の等価騒音レベル（L_{Aeq}）の時間変動は、以下に示すとおりである。





資料４－２　建設機械の稼働に伴う騒音の予測手法

［本編 p. 143 参照］

建設機械の稼働による騒音の予測は、半自由空間における点音源の伝搬理論式をもとに、(i)式によって求められる回折音と(ii)式によって求められる透過音(仮囲い等を透過する音を考慮）を合成する方法によった。これらの式は、いずれも地面からの反射音の影響を考慮したものである。なお、計算にあたっては、オクターブバンドの各中心周波数別（以下「各周波数別」という。）に行い、これを騒音レベルに合成して受音点での予測値とした。

$$L_1 = L_w - \Delta A - 20\log_{10} r - 8 - \Delta L \quad : (i)$$

$$L_2 = L_w - \Delta A - 20\log_{10} r - 8 - TL \quad : (ii)$$

$$L = 10\log_{10}(10^{L_1/10} + 10^{L_2/10})$$

L_1　：　各周波数別の受音点での回折音レベル（dB(A)）
L_2　：　各周波数別の受音点での透過音レベル（dB(A)）
L　：　受音点でのオクターブバンドレベル（dB(A)）
L_w　：　各周波数別の音源のパワーレベル（dB）
ΔA　：　Ａ特性補正値（dB）（下表参照）
r　：　音源から受音点までの距離（ｍ）
ΔL　：　各周波数別の障壁による回折減衰量（dB）
TL　：　各周波数別の透過損失（dB）

周　波　数(Hz)	63	125	250	500	1k	2k	4k	8k
Ａ特性補正値(dB)	-26.2	-16.1	-8.6	-3.2	0	1.2	1.0	-1.1

なお、オクターブバンドレベルから騒音レベルへは、次式により合成した。

$$L_{ALL} = 10\log_{10} \sum_{j=1}^{n} 10^{(L_j + \Delta A)/10}$$

L_{ALL}　：　騒音レベル（dB(A)）
L_j(j=1～8)　：　オクターブバンドレベル（dB(A)）

また、建設機械は複数稼働しているため、予測地点の騒音レベルは次式により合成した。

$$L_G = 10\log_{10} \sum_{i=1}^{n} 10^{L_{ALLi}/10}$$

L_G　：　予測地点での合成騒音レベル（dB(A)）
L_{ALLi}(i=1～n)　：　予測地点での各建設機械の騒音レベル（dB(A)）

資料４－３　建設機械の各中心周波数別音圧レベル

［本編 p. 144, 150 参照］

予測に用いた建設機械の各中心周波数別音圧レベルは、次に示すとおりである。

建設機械名	規　　格	1/1オクターブバンド音圧レベル（dB）									周波数特性	測定位置（m）	備　　考
		A.P.	63Hz	125Hz	250Hz	500Hz	1kHz	2kHz	4kHz	8kHz			
ﾊﾞｯｸﾎｳ	0.4～1.2m^3	77	67	74	70	70	64	61	57	48	F	7	低騒音型
油圧破砕機	0.7～3.4m^3	82	79	72	71	73	72	71	69	66	F	7	－
ﾊﾟｲﾙﾄﾞﾗｲﾊﾞ	100t	78	46	52	62	65	65	66	63	57	A	16	－
ｸﾛｰﾗｸﾚｰﾝ	100t	77	71	69	70	72	67	60	54	52	F	7	低騒音型
ｺﾝｸﾘｰﾄﾎﾟﾝﾌﾟ車	10t	92	81	82	89	85	84	80	75	－	C	7	－
ｺﾝｸﾘｰﾄﾐｷｻｰ車	10t	92	81	90	84	79	80	78	－	－	C	7	－
ﾀﾞﾝﾌﾟﾄﾗｯｸ	10t	79	53	61	65	67	70	68	64	57	A	5	－
ﾄﾗｯｸｸﾚｰﾝ	25～45t	79	78	83	81	78	72	69	61	53	C	7	－
ﾀﾜｰｸﾚｰﾝ	120tm	77	71	69	70	72	67	60	54	52	F	7	－
ｶﾞｲﾔ	0.7m^3	77	67	74	70	70	64	61	57	48	F	7	低騒音型

注)1:表中の A.P.は、オールパス音圧レベルを示す。
　2:ガイヤは、バックホウのデータを用いた。
　3:タワークレーンは、電動機を動力源とするため、騒音が問題となることはほとんどないが、安全側に予測するため、クローラクレーン（低騒音型）のデータを用いた。
　4:備考欄の「－」は、出典とした文献に対策有りの原単位が示されていないため、一般的な原単位を想定したものである。

出典)「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第 3 版)」(社団法人　日本建設機械化協会，平成 13 年)

なお、低騒音型ではない建設機械のＡ特性パワーレベルは、次に示すとおりである。

建設機械名	Ａ特性パワーレベル（dB(A)）
バックホウ	99
クローラクレーン	100
ガイヤ	99

出典)「建設工事に伴う騒音振動対策ハンドブック（第 3 版)」(社団法人　日本建設機械化協会，平成 13 年)

資料４－４　回折減衰について

［本編 p. 144 参照］

障壁による回折減衰の算定は、前川の回折減衰の実験結果をもとに表現された次式[注)]によった。

$$\Delta L = \begin{cases} 10\log_{10}N + 13 & N \geqq 1.0 \\ 5 \pm \dfrac{8}{\sinh^{-1}(1)} \cdot \sinh^{-1}(|N|^{0.485}) & -0.324 \leqq N < 1.0 \\ 0 & N < -0.324 \end{cases}$$

ΔＬ　：　障壁1枚による回折減衰量（dB）

Ｎ　　：　フレネル数　　$\left(N = \dfrac{2\delta}{\lambda} \fallingdotseq \dfrac{\delta \cdot f}{170}\right)$

δ　：行路差（m）

λ　：波　長（m）

f　：周波数（Hz）

±　　：　受音点から音源を見通すことができる（δ＜0 ）時の符号は－、受音点から音源を見通せない（δ≧0）時の符号は＋とする。

注)「環境アセスメントの技術」（社団法人　環境情報科学センター，1999年）

資料４－５　透過損失について

［本編 p. 145 参照］

建設工事の騒音対策の一つとして、仮囲い等の防音壁で行う方法がとられるが、このとき音の一部は防音壁を透過し、その他は防音壁の上部を回折して伝搬する。

防音壁が低い場合は透過音の影響は無視できる場合が多いが、本事業においては、仮囲いが設置されるため、これらの障壁を透過する音の影響を考慮することとした。

仮囲いの透過損失については、材質より図－１のような効果が得られるが、下部及び接合部の隙間を考慮し、以下の目安により、「③　ＴＬ＝15dB」を用いることとした。（図－２参照）

①　ＴＬ＝∞　　丈夫なコンクリート壁または良質の防音パネルを理想的な接合状態で組み立てたもの。

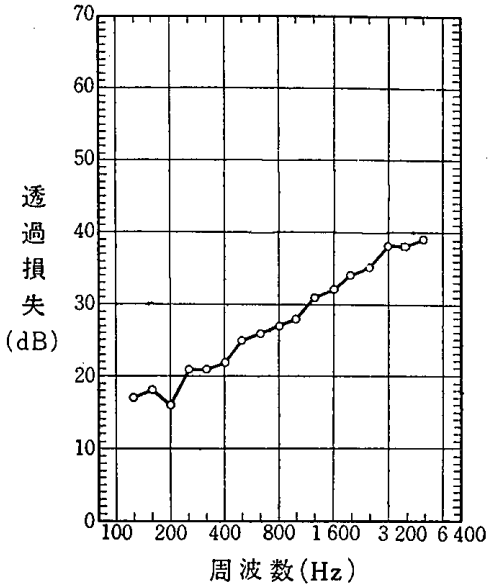
②　ＴＬ＝20dB　防音パネルを良好な接合状態で組み立てたもの。

③　ＴＬ＝15dB　防音パネルを通常の接合状態で組み立てたもの。

④　ＴＬ＝10dB　防音シートなど簡易な防音材またはこれに準ずる障壁を良好に設置したもの。

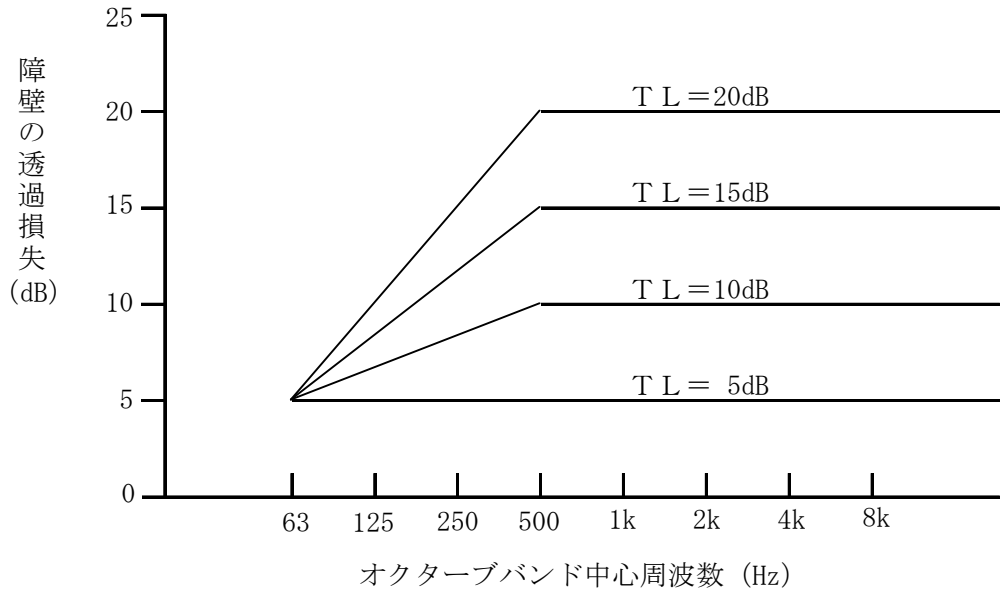
⑤　ＴＬ＝ 5dB　防音シートなど簡易な防音材を通常に設置したもの、もしくは一般の板塀など。

出典）「建設騒音の測定と予測」（太田　宏・境　友昭，1984年）



出典）「騒音・振動対策ハンドブック」（社団法人　日本音響材料協会，1982年）

図－１　鉄板（厚さ1mm）の透過損失



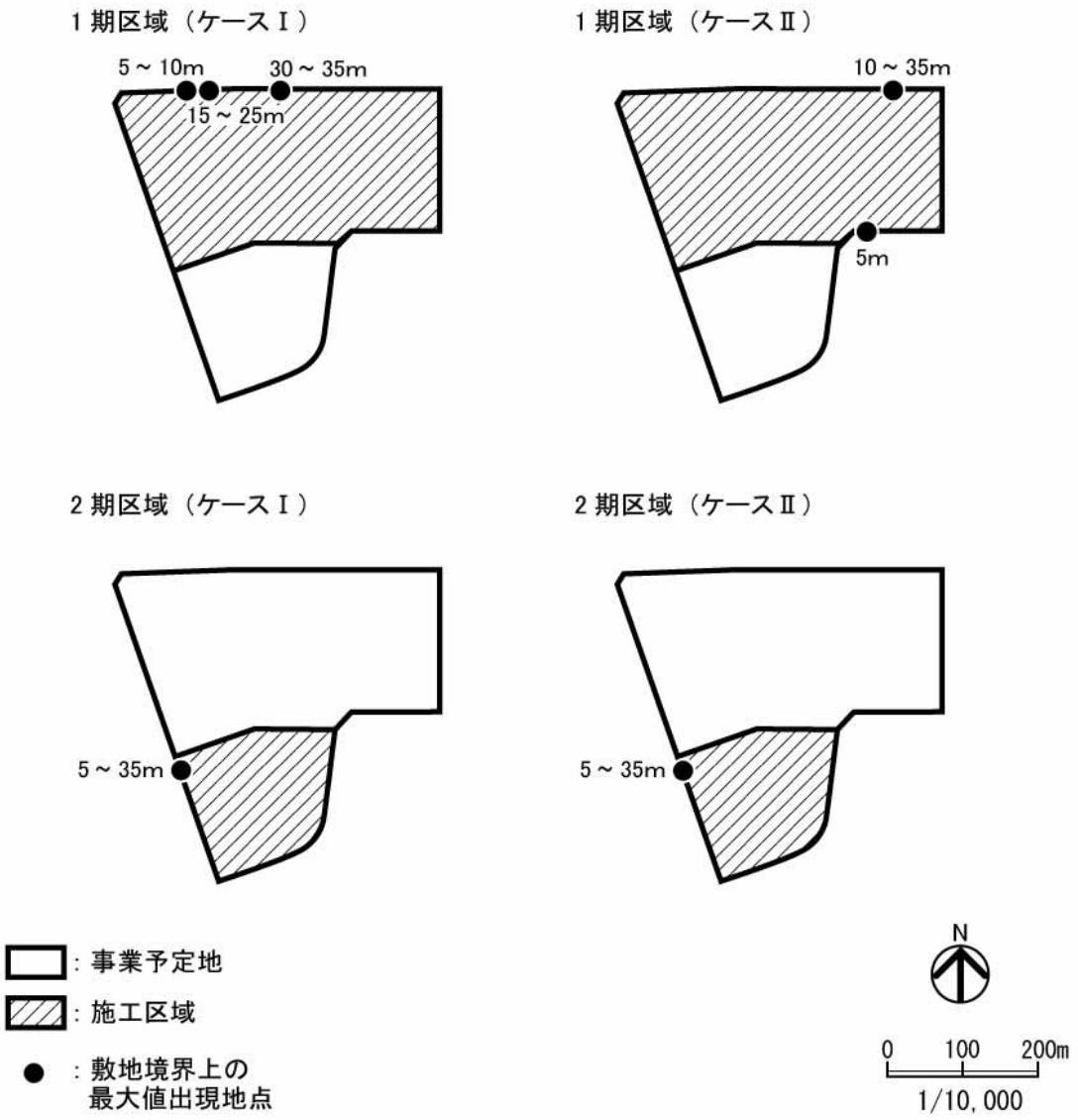
出典）「建設騒音振動の予測評価手法に関する研究　第2報　建設騒音・振動の予測」
（建設省土木研究所資料第1775号，昭和57年）

図－２　障壁の透過損失の設定

資料４－６　建設機械稼働時における騒音レベルの最大値（敷地境界上）

［本編 p. 145 参照］

各ケースの地上 5～35mにおける騒音レベル予測値の敷地境界上の最大値出現地点は、下図に示すとおりである。

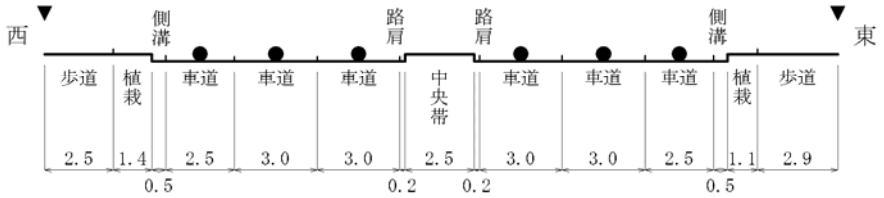


資料４－７　調査場所及び予測場所の道路断面

［本編 p. 152, 162, 165, 177, 195 参照］

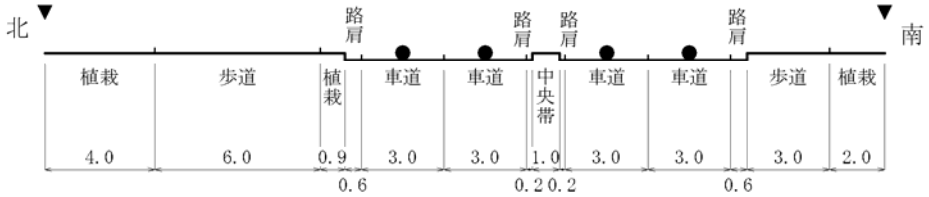
●：予測音源位置（路面上0.0m）
▼：現地調査及び予測地点（地上1.2m）

No.1断面



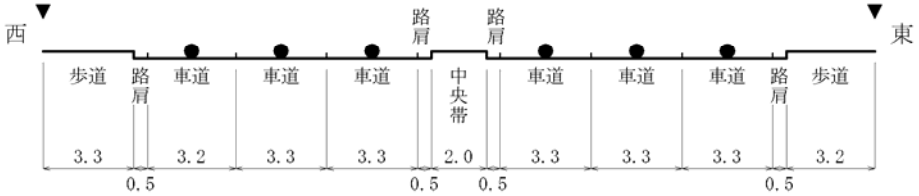
注）現地調査は西側で行った。

No.2断面



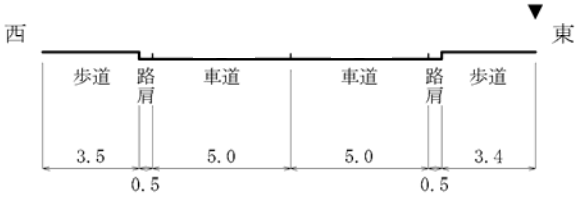
注）現地調査は北側で行った。

No.3断面



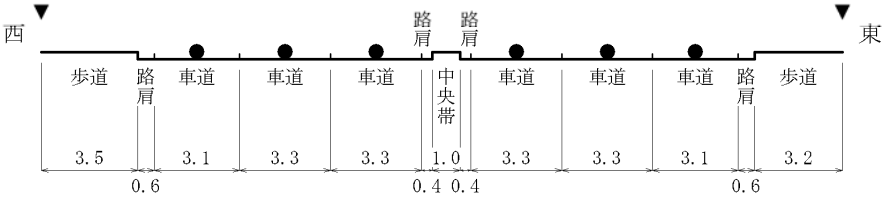
注）現地調査は西側で行った。

No.4断面



注）▼は現地調査を行った場所を示す。

No.5断面



注）現地調査は東側で行った。

（単位：m）

資料４－８　道路交通騒音現地調査結果

［本編 p. 154 参照］

現地調査を行った道路交通騒音の等価騒音レベル（L_{Aeq}）の結果は、以下に示すとおりである。

測定年月日：平成24年11月14日（水）　　単位：dB

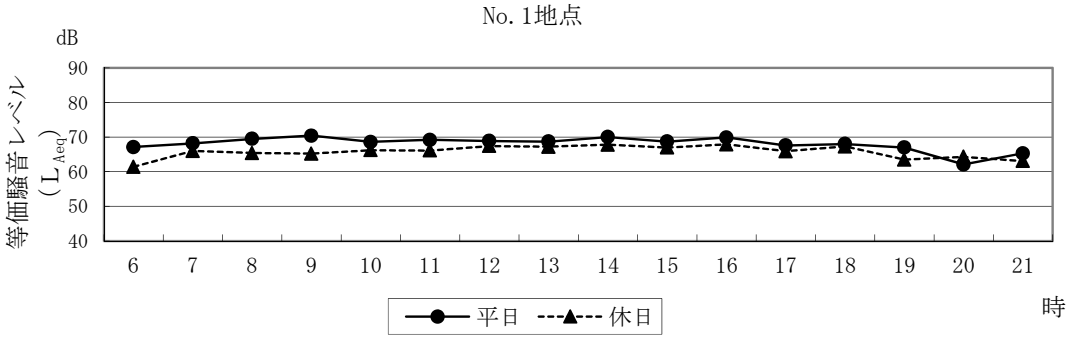
地点	時間帯																昼間
No.	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	
1	67.1	68.2	69.5	70.4	68.6	69.2	68.9	68.7	70.0	68.7	69.9	67.6	68.0	67.0	62.1	65.3	68
2	60.9	64.4	63.6	62.9	64.9	63.1	62.3	62.4	65.8	64.3	65.5	64.1	64.0	63.1	55.8	55.8	63
3	59.0	64.6	63.5	69.7	68.4	68.9	67.4	66.7	69.0	68.8	69.0	67.8	67.0	66.9	65.8	65.4	67
4	50.1	52.3	54.1	55.3	55.0	57.9	53.3	56.4	56.4	57.7	55.7	57.4	54.4	54.5	51.5	52.8	55
5	54.6	56.4	63.8	66.5	61.7	62.8	61.0	65.5	61.3	59.5	63.2	61.9	57.4	54.8	55.8	54.4	62

測定年月日：平成24年11月18日（日）　　単位：dB

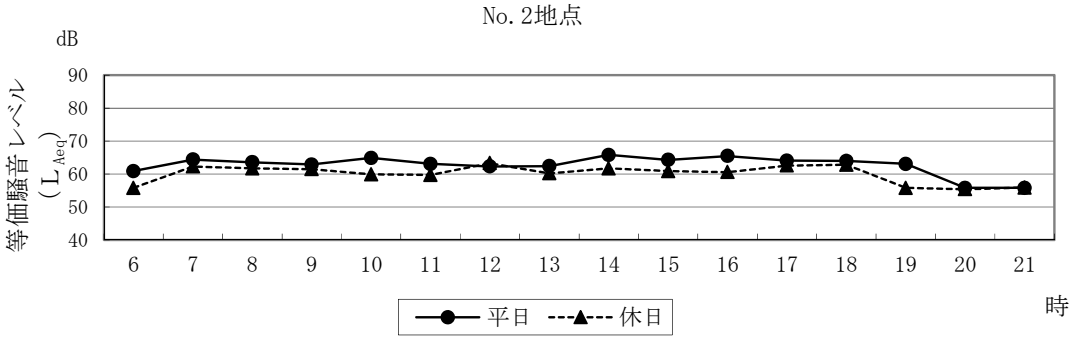
地点	時間帯																昼間
No.	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	
1	61.4	66.0	65.4	65.2	66.2	66.1	67.4	67.2	67.8	67.0	67.9	65.9	67.3	63.5	64.3	63.1	66
2	55.8	62.3	61.7	61.5	59.9	59.7	63.3	60.2	61.7	60.9	60.6	62.6	62.8	55.8	55.4	55.9	61
3	63.4	62.4	65.3	65.2	63.5	66.8	68.9	69.9	70.5	70.9	68.7	64.5	64.9	66.7	63.6	62.0	67
4	55.0	56.7	60.7	58.3	59.5	58.7	58.9	59.9	61.3	61.6	62.5	64.4	62.3	60.9	55.7	51.0	60
5	56.9	61.8	63.5	64.0	64.3	66.4	62.1	64.5	64.4	64.9	65.6	66.2	63.8	59.3	59.2	56.8	64

また、道路交通騒音の等価騒音レベル（L_{Aeq}）の時間変動は、以下に示すとおりである。

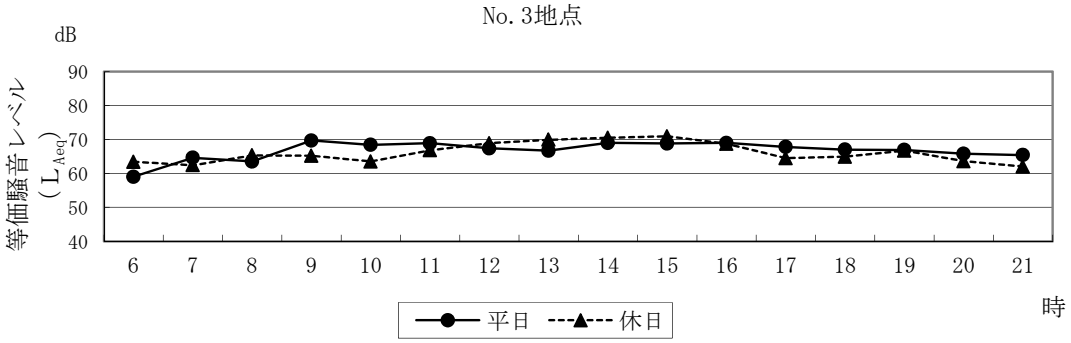
No. 1地点



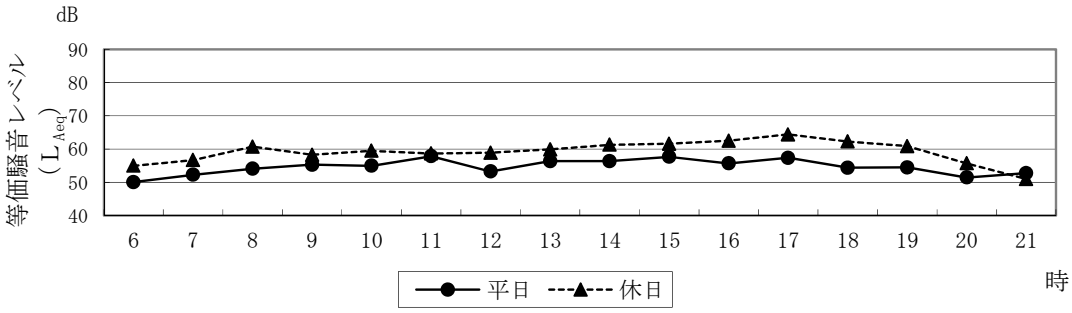
No. 2地点



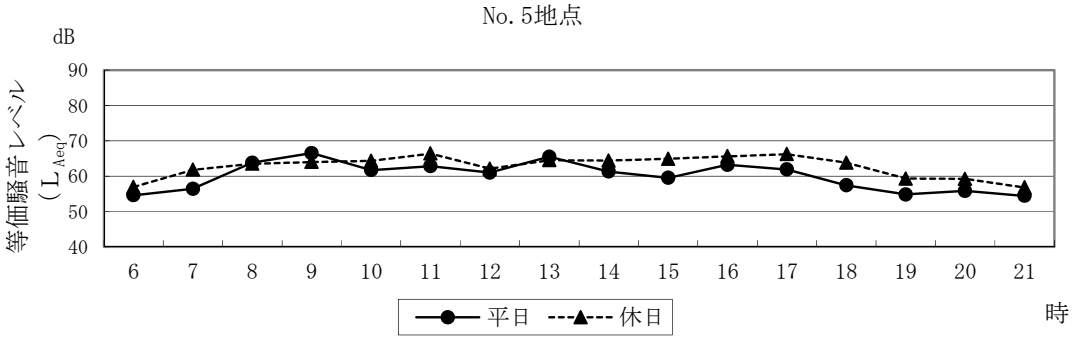
No. 3地点



No. 4地点



No. 5地点



資料４－９　工事関係車両及び新施設関連車両の走行による騒音の予測手法

［本編 p. 160, 161, 176, 177 参照］

予測式は以下に示すとおりである。

$$L_{pA}=L_{WA}-8-20\log_{10}r+\Delta L_d+\Delta L_g$$

L_{pA}　：　Ａ特性音圧レベル（dB）

L_{WA}　：　自動車走行騒音のA特性パワーレベル（dB）

$L_{WA}=90.0+10\log_{10}V$：大型車

$L_{WA}=87.1+10\log_{10}V$：中型車

$L_{WA}=83.2+10\log_{10}V$：小型貨物車

$L_{WA}=82.0+10\log_{10}V$：乗用車

（V：平均走行速度（km/時））

r　：　音源から受音点（予測地点）までの距離（m）

ΔL_d　：　回折効果による補正値（dB）

障壁等がないことから、ここでは0とした。

ΔL_g　：　地表面効果による補正値（dB）

地表面はアスファルトであることから、ここでは0とした。

各車線・車種毎に算出されたＡ特性単発騒音暴露レベルは、次式により等価騒音レベル（L_{Aeq}）へ換算した。

$$L_{Aeq}(n)=L_{AE}+10\log_{10}N-35.6$$

$L_{Aeq}(n)$　：　等価騒音レベル（dB）

L_{AE}　：　Ａ特性単発騒音暴露レベル（dB）

$$L_{AE}=10\log_{10}\{(1/To)\sum_{i=1}^{k}10^{L_{PA,i}/10}\cdot\Delta ti\}$$

To　：基準時間（＝1（秒））

k　：音源数

$L_{PA,i}$　：Ａ特性音圧レベル（dB）

Δti　：$\Delta di/V$

（Δdi：音源の配置間隔（m））

N　：　各車線の時間交通量（台/時）

前述の式により換算された各等価騒音レベル（L_{Aeq}）の合成は、次式により行った。

$$L_{Aeq}=10\log_{10}\{\sum_{n=1}^{s}10^{(L_{Aeq(n)}/10)}\}$$

L_{Aeq}　：　合成された等価騒音レベル（dB）
s　：　合成する等価騒音レベルの総数
$L_{Aeq(n)}$　：　n 番目の等価騒音レベル（dB）

資料４－１０　工事関係車両の走行による騒音及び振動の予測に用いた時間交通量

［本編 p. 162, 163, 164, 195, 196 参照］

【1 期区域】

No. 1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	1,452	53	48	0	1,553	124	1,677	680	37	32	0	749	34	783
06:00～07:00	77	0	0	0	77	0	77	32	0	0	0	32	0	32
07:00～08:00	86	0	0	0	86	0	86	36	0	0	0	36	0	36
08:00～09:00	124	6	6	0	136	15	151	32	5	4	0	41	4	45
09:00～10:00	147	6	6	0	159	15	174	88	5	4	0	97	4	101
10:00～11:00	126	6	6	0	138	15	153	68	5	4	0	77	4	81
11:00～12:00	140	6	6	0	152	15	167	67	5	4	0	76	4	80
12:00～13:00	74	0	0	0	74	0	74	37	0	0	0	37	0	37
13:00～14:00	134	6	6	0	146	15	161	55	5	4	0	64	4	68
14:00～15:00	136	6	6	0	148	15	163	56	5	4	0	65	4	69
15:00～16:00	133	6	6	0	145	15	160	58	5	4	0	67	4	71
16:00～17:00	112	6	6	0	124	15	139	54	5	4	0	63	4	67
17:00～18:00	66	0	0	0	66	0	66	38	0	0	0	38	0	38
18:00～19:00	39	0	0	0	39	0	39	35	0	0	0	35	0	35
19:00～20:00	23	0	0	0	23	0	23	11	0	0	0	11	0	11
20:00～21:00	21	0	0	0	21	0	21	5	0	0	0	5	0	5
21:00～22:00	14	0	0	0	14	0	14	8	0	0	0	8	0	8
合　計	1,452	48	48	0	1,548	120	1,668	680	40	32	0	752	32	784

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	341	13	25	0	379	20	399	3,599	60	50	0	3,709	40	3,749
06:00～07:00	5	0	0	0	5	0	5	61	0	0	0	61	0	61
07:00～08:00	12	0	0	0	12	0	12	162	0	0	0	162	0	162
08:00～09:00	22	0	0	0	22	0	22	181	0	0	0	181	0	181
09:00～10:00	19	0	0	0	19	0	19	139	0	0	0	139	0	139
10:00～11:00	16	0	0	0	16	0	16	143	0	0	0	143	0	143
11:00～12:00	29	0	0	0	29	0	29	152	0	0	0	152	0	152
12:00～13:00	17	0	0	0	17	0	17	175	0	0	0	175	0	175
13:00～14:00	35	0	0	0	35	0	35	147	0	0	0	147	0	147
14:00～15:00	19	0	0	0	19	0	19	201	0	0	0	201	0	201
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	265	0	0	0	265	0	265
16:00～17:00	44	0	0	0	44	0	44	459	0	0	0	459	0	459
17:00～18:00	77	7	13	0	97	10	107	616	30	25	0	671	20	691
18:00～19:00	11	7	13	0	31	10	41	436	30	25	0	491	20	511
19:00～20:00	10	0	0	0	10	0	10	229	0	0	0	229	0	229
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	152	0	0	0	152	0	152
21:00～22:00	4	0	0	0	4	0	4	81	0	0	0	81	0	81
合　計	341	14	26	0	381	20	401	3,599	60	50	0	3,709	40	3,749

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.1

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
		B							B					
16時間交通量	1,722	53	48	0	1,823	124	1,947	215	37	32	0	284	34	318
06:00～07:00	126	0	0	0	126	0	126	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	165	0	0	0	165	0	165	8	0	0	0	8	0	8
08:00～09:00	150	6	6	0	162	15	177	5	5	4	0	14	4	18
09:00～10:00	190	6	6	0	202	15	217	31	5	4	0	40	4	44
10:00～11:00	164	6	6	0	176	15	191	16	5	4	0	25	4	29
11:00～12:00	141	6	6	0	153	15	168	31	5	4	0	40	4	44
12:00～13:00	144	0	0	0	144	0	144	5	0	0	0	5	0	5
13:00～14:00	151	6	6	0	163	15	178	20	5	4	0	29	4	33
14:00～15:00	163	6	6	0	175	15	190	35	5	4	0	44	4	48
15:00～16:00	109	6	6	0	121	15	136	31	5	4	0	40	4	44
16:00～17:00	101	6	6	0	113	15	128	6	5	4	0	15	4	19
17:00～18:00	43	0	0	0	43	0	43	6	0	0	0	6	0	6
18:00～19:00	18	0	0	0	18	0	18	8	0	0	0	8	0	8
19:00～20:00	22	0	0	0	22	0	22	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	18	0	0	0	18	0	18	2	0	0	0	2	0	2
21:00～22:00	17	0	0	0	17	0	17	1	0	0	0	1	0	1
合計	1,722	48	48	0	1,818	120	1,938	215	40	32	0	287	32	319

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
		B							B					
16時間交通量	396	13	25	0	434	20	454	4,130	60	50	0	4,240	40	4,280
06:00～07:00	46	0	0	0	46	0	46	606	0	0	0	606	0	606
07:00～08:00	59	13	25	0	97	20	117	1,101	60	50	0	1,211	40	1,251
08:00～09:00	20	0	0	0	20	0	20	416	0	0	0	416	0	416
09:00～10:00	26	0	0	0	26	0	26	196	0	0	0	196	0	196
10:00～11:00	47	0	0	0	47	0	47	174	0	0	0	174	0	174
11:00～12:00	29	0	0	0	29	0	29	174	0	0	0	174	0	174
12:00～13:00	28	0	0	0	28	0	28	179	0	0	0	179	0	179
13:00～14:00	41	0	0	0	41	0	41	173	0	0	0	173	0	173
14:00～15:00	18	0	0	0	18	0	18	175	0	0	0	175	0	175
15:00～16:00	22	0	0	0	22	0	22	213	0	0	0	213	0	213
16:00～17:00	32	0	0	0	32	0	32	147	0	0	0	147	0	147
17:00～18:00	19	0	0	0	19	0	19	195	0	0	0	195	0	195
18:00～19:00	3	0	0	0	3	0	3	145	0	0	0	145	0	145
19:00～20:00	1	0	0	0	1	0	1	90	0	0	0	90	0	90
20:00～21:00	4	0	0	0	4	0	4	68	0	0	0	68	0	68
21:00～22:00	1	0	0	0	1	0	1	78	0	0	0	78	0	78
合計	396	13	25	0	434	20	454	4,130	60	50	0	4,240	40	4,280

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

№.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	593	53	48	0	694	124	818	265	37	32	0	334	34	368
06:00～07:00	20	0	0	0	20	0	20	1	0	0	0	1	0	1
07:00～08:00	21	0	0	0	21	0	21	3	0	0	0	3	0	3
08:00～09:00	46	6	6	0	58	15	73	2	5	4	0	11	4	15
09:00～10:00	58	6	6	0	70	15	85	31	5	4	0	40	4	44
10:00～11:00	47	6	6	0	59	15	74	38	5	4	0	47	4	51
11:00～12:00	63	6	6	0	75	15	90	28	5	4	0	37	4	41
12:00～13:00	25	0	0	0	25	0	25	7	0	0	0	7	0	7
13:00～14:00	64	6	6	0	76	15	91	33	5	4	0	42	4	46
14:00～15:00	75	6	6	0	87	15	102	28	5	4	0	37	4	41
15:00～16:00	51	6	6	0	63	15	78	32	5	4	0	41	4	45
16:00～17:00	49	6	6	0	61	15	76	30	5	4	0	39	4	43
17:00～18:00	48	0	0	0	48	0	48	11	0	0	0	11	0	11
18:00～19:00	12	0	0	0	12	0	12	12	0	0	0	12	0	12
19:00～20:00	9	0	0	0	9	0	9	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	2	0	0	0	2	0	2	5	0	0	0	5	0	5
合計	593	48	48	0	689	120	809	265	40	32	0	337	32	369

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量	現況交通量	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量	工事関係車両	工事中交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	148	13	25	0	186	20	206	1,603	60	50	0	1,713	40	1,753
06:00～07:00	3	0	0	0	3	0	3	28	0	0	0	28	0	28
07:00～08:00	1	0	0	0	1	0	1	43	0	0	0	43	0	43
08:00～09:00	4	0	0	0	4	0	4	54	0	0	0	54	0	54
09:00～10:00	25	0	0	0	25	0	25	36	0	0	0	36	0	36
10:00～11:00	6	0	0	0	6	0	6	76	0	0	0	76	0	76
11:00～12:00	19	0	0	0	19	0	19	72	0	0	0	72	0	72
12:00～13:00	14	0	0	0	14	0	14	52	0	0	0	52	0	52
13:00～14:00	3	0	0	0	3	0	3	81	0	0	0	81	0	81
14:00～15:00	18	0	0	0	18	0	18	80	0	0	0	80	0	80
15:00～16:00	20	0	0	0	20	0	20	128	0	0	0	128	0	128
16:00～17:00	6	0	0	0	6	0	6	287	0	0	0	287	0	287
17:00～18:00	19	7	13	0	39	10	49	350	30	25	0	405	20	425
18:00～19:00	7	7	13	0	27	10	37	158	30	25	0	213	20	233
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	0	95	0	95
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	52	0	0	0	52	0	52
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11	0	11
合計	148	14	26	0	188	20	208	1,603	60	50	0	1,713	40	1,753

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

№.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	西行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
		B							B					
16時間交通量	575	53	48	0	676	124	800	238	37	32	0	307	34	341
06:00～07:00	27	0	0	0	27	0	27	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	68	0	0	0	68	0	68	13	0	0	0	13	0	13
08:00～09:00	61	6	6	0	73	15	88	2	5	4	0	11	4	15
09:00～10:00	52	6	6	0	64	15	79	31	5	4	0	40	4	44
10:00～11:00	49	6	6	0	61	15	76	17	5	4	0	26	4	30
11:00～12:00	58	6	6	0	70	15	85	16	5	4	0	25	4	29
12:00～13:00	44	0	0	0	44	0	44	16	0	0	0	16	0	16
13:00～14:00	50	6	6	0	62	15	77	15	5	4	0	24	4	28
14:00～15:00	72	6	6	0	84	15	99	36	5	4	0	45	4	49
15:00～16:00	38	6	6	0	50	15	65	35	5	4	0	44	4	48
16:00～17:00	27	6	6	0	39	15	54	15	5	4	0	24	4	28
17:00～18:00	9	0	0	0	9	0	9	5	0	0	0	5	0	5
18:00～19:00	9	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	3	0	3
19:00～20:00	5	0	0	0	5	0	5	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	2	0	0	0	2	0	2	15	0	0	0	15	0	15
21:00～22:00	4	0	0	0	4	0	4	9	0	0	0	9	0	9
合計	575	48	48	0	671	120	791	238	40	32	0	310	32	342

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	西行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両	集約駐車場工事関係車両	国際展示場利用車両	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
		B							B					
16時間交通量	148	13	25	0	186	20	206	1,648	60	50	0	1,758	40	1,798
06:00～07:00	13	0	0	0	13	0	13	230	0	0	0	230	0	230
07:00～08:00	13	13	25	0	51	20	71	580	60	50	0	690	40	730
08:00～09:00	7	0	0	0	7	0	7	262	0	0	0	262	0	262
09:00～10:00	42	0	0	0	42	0	42	67	0	0	0	67	0	67
10:00～11:00	3	0	0	0	3	0	3	92	0	0	0	92	0	92
11:00～12:00	11	0	0	0	11	0	11	46	0	0	0	46	0	46
12:00～13:00	14	0	0	0	14	0	14	48	0	0	0	48	0	48
13:00～14:00	4	0	0	0	4	0	4	66	0	0	0	66	0	66
14:00～15:00	13	0	0	0	13	0	13	55	0	0	0	55	0	55
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	40	0	0	0	40	0	40
16:00～17:00	4	0	0	0	4	0	4	69	0	0	0	69	0	69
17:00～18:00	2	0	0	0	2	0	2	25	0	0	0	25	0	25
18:00～19:00	2	0	0	0	2	0	2	24	0	0	0	24	0	24
19:00～20:00	2	0	0	0	2	0	2	19	0	0	0	19	0	19
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	20	0	20
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	5
合計	148	13	25	0	186	20	206	1,648	60	50	0	1,758	40	1,798

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.3　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	662	13	12	687	31	718	161	9	8	178	8	186
06:00～07:00	2	0	0	2	0	2	4	0	0	4	0	4
07:00～08:00	13	0	0	13	0	13	10	0	0	10	0	10
08:00～09:00	52	2	2	56	4	60	11	1	1	13	1	14
09:00～10:00	100	2	2	104	4	108	24	1	1	26	1	27
10:00～11:00	85	2	2	89	4	93	15	1	1	17	1	18
11:00～12:00	75	2	2	79	4	83	19	1	1	21	1	22
12:00～13:00	29	0	0	29	0	29	7	0	0	7	0	7
13:00～14:00	86	2	2	90	4	94	11	1	1	13	1	14
14:00～15:00	63	2	2	67	4	71	23	1	1	25	1	26
15:00～16:00	62	2	2	66	4	70	11	1	1	13	1	14
16:00～17:00	42	2	2	46	4	50	6	1	1	8	1	9
17:00～18:00	20	0	0	20	0	20	8	0	0	8	0	8
18:00～19:00	10	0	0	10	0	10	5	0	0	5	0	5
19:00～20:00	9	0	0	9	0	9	4	0	0	4	0	4
20:00～21:00	8	0	0	8	0	8	2	0	0	2	0	2
21:00～22:00	6	0	0	6	0	6	1	0	0	1	0	1
合　計	662	16	16	694	32	726	161	8	8	177	8	185

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	198	13	25	236	20	256	1,238	60	50	1,348	40	1,388
06:00～07:00	4	0	0	4	0	4	31	0	0	31	0	31
07:00～08:00	25	0	0	25	0	25	86	0	0	86	0	86
08:00～09:00	6	0	0	6	0	6	36	0	0	36	0	36
09:00～10:00	12	0	0	12	0	12	75	0	0	75	0	75
10:00～11:00	20	0	0	20	0	20	33	0	0	33	0	33
11:00～12:00	19	0	0	19	0	19	57	0	0	57	0	57
12:00～13:00	18	0	0	18	0	18	96	0	0	96	0	96
13:00～14:00	11	0	0	11	0	11	83	0	0	83	0	83
14:00～15:00	19	0	0	19	0	19	96	0	0	96	0	96
15:00～16:00	17	0	0	17	0	17	106	0	0	106	0	106
16:00～17:00	19	0	0	19	0	19	137	0	0	137	0	137
17:00～18:00	6	7	13	26	10	36	185	30	25	240	20	260
18:00～19:00	7	7	13	27	10	37	62	30	25	117	20	137
19:00～20:00	13	0	0	13	0	13	87	0	0	87	0	87
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	40	0	0	40	0	40
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	28	0	0	28	0	28
合　計	198	14	26	238	20	258	1,238	60	50	1,348	40	1,388

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、
日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした

№3

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	450	13	12	475	31	506	155	9	8	172	8	180
06:00～07:00	16	0	0	16	0	16	6	0	0	6	0	6
07:00～08:00	20	0	0	20	0	20	8	0	0	8	0	8
08:00～09:00	42	2	0	44	4	48	16	1	0	17	1	18
09:00～10:00	51	2	0	53	4	57	21	1	0	22	1	23
10:00～11:00	69	2	0	71	4	75	12	1	0	13	1	14
11:00～12:00	62	2	0	64	4	68	15	1	0	16	1	17
12:00～13:00	31	0	0	31	0	31	9	0	0	9	0	9
13:00～14:00	51	2	0	53	4	57	14	1	0	15	1	16
14:00～15:00	31	2	0	33	4	37	20	1	0	21	1	22
15:00～16:00	37	2	0	39	4	43	14	1	0	15	1	16
16:00～17:00	22	2	0	24	4	28	3	1	0	4	1	5
17:00～18:00	12	0	0	12	0	12	9	0	0	9	0	9
18:00～19:00	3	0	0	3	0	3	1	0	0	1	0	1
19:00～20:00	1	0	0	1	0	1	2	0	0	2	0	2
20:00～21:00	2	0	0	2	0	2	1	0	0	1	0	1
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	4	0	0	4	0	4
合計	450	16	0	466	32	498	155	8	0	163	8	171

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	集約駐車場工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	165	13	0	178	20	198	1,179	60	0	1,239	40	1,279
06:00～07:00	15	0	0	15	0	15	175	0	0	175	0	175
07:00～08:00	15	13	0	28	20	48	144	60	0	204	40	244
08:00～09:00	11	0	0	11	0	11	81	0	0	81	0	81
09:00～10:00	13	0	0	13	0	13	81	0	0	81	0	81
10:00～11:00	12	0	0	12	0	12	61	0	0	61	0	61
11:00～12:00	17	0	0	17	0	17	73	0	0	73	0	73
12:00～13:00	11	0	0	11	0	11	75	0	0	75	0	75
13:00～14:00	18	0	0	18	0	18	55	0	0	55	0	55
14:00～15:00	8	0	0	8	0	8	64	0	0	64	0	64
15:00～16:00	19	0	0	19	0	19	92	0	0	92	0	92
16:00～17:00	11	0	0	11	0	11	84	0	0	84	0	84
17:00～18:00	4	0	0	4	0	4	75	0	0	75	0	75
18:00～19:00	4	0	0	4	0	4	45	0	0	45	0	45
19:00～20:00	2	0	0	2	0	2	34	0	0	34	0	34
20:00～21:00	3	0	0	3	0	3	27	0	0	27	0	27
21:00～22:00	2	0	0	2	0	2	13	0	0	13	0	13
合計	165	13	0	178	20	198	1,179	60	0	1,239	40	1,279

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.5　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	91	0	91	0	91	73	0	73	0	73
06:00～07:00	1	0	1	0	1	2	0	2	0	2
07:00～08:00	5	0	5	0	5	2	0	2	0	2
08:00～09:00	8	0	8	0	8	8	0	8	0	8
09:00～10:00	11	0	11	0	11	16	0	16	0	16
10:00～11:00	10	0	10	0	10	10	0	10	0	10
11:00～12:00	14	0	14	0	14	12	0	12	0	12
12:00～13:00	4	0	4	0	4	5	0	5	0	5
13:00～14:00	15	0	15	0	15	5	0	5	0	5
14:00～15:00	8	0	8	0	8	1	0	1	0	1
15:00～16:00	7	0	7	0	7	2	0	2	0	2
16:00～17:00	4	0	4	0	4	0	0	0	0	0
17:00～18:00	3	0	3	0	3	6	0	6	0	6
18:00～19:00	0	0	0	0	0	2	0	2	0	2
19:00～20:00	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
20:00～21:00	0	0	0	0	0	1	0	1	0	1
21:00～22:00	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0
合　計	91	0	91	0	91	73	0	73	0	73

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	130	0	130	0	130	291	0	291	0	291
06:00～07:00	6	0	6	0	6	9	0	9	0	9
07:00～08:00	9	0	9	0	9	28	0	28	0	28
08:00～09:00	8	0	8	0	8	38	0	38	0	38
09:00～10:00	20	0	20	0	20	36	0	36	0	36
10:00～11:00	11	0	11	0	11	17	0	17	0	17
11:00～12:00	9	0	9	0	9	22	0	22	0	22
12:00～13:00	5	0	5	0	5	19	0	19	0	19
13:00～14:00	12	0	12	0	12	18	0	18	0	18
14:00～15:00	14	0	14	0	14	28	0	28	0	28
15:00～16:00	13	0	13	0	13	25	0	25	0	25
16:00～17:00	7	0	7	0	7	15	0	15	0	15
17:00～18:00	4	0	4	0	4	8	0	8	0	8
18:00～19:00	7	0	7	0	7	9	0	9	0	9
19:00～20:00	3	0	3	0	3	6	0	6	0	6
20:00～21:00	2	0	2	0	2	8	0	8	0	8
21:00～22:00	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5
合　計	130	0	130	0	130	291	0	291	0	291

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.5　　単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	113	13	126	93	219	71	9	80	25	105
06:00～07:00	4	0	4	0	4	2	0	2	0	2
07:00～08:00	10	0	10	0	10	5	0	5	0	5
08:00～09:00	8	2	10	11	21	3	1	4	3	7
09:00～10:00	13	2	15	11	26	1	1	2	3	5
10:00～11:00	7	2	9	11	20	11	1	12	3	15
11:00～12:00	18	2	20	11	31	8	1	9	3	12
12:00～13:00	9	0	9	0	9	12	0	12	0	12
13:00～14:00	16	2	18	11	29	12	1	13	3	16
14:00～15:00	9	2	11	11	22	6	1	7	3	10
15:00～16:00	10	2	12	11	23	1	1	2	3	5
16:00～17:00	8	2	10	11	21	5	1	6	3	9
17:00～18:00	0	0	0	0	0	3	0	3	0	3
18:00～19:00	1	0	1	0	1	2	0	2	0	2
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合　計	113	16	129	88	217	71	8	79	24	103

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	155	13	168	30	198	480	60	540	60	600
06:00～07:00	3	0	3	0	3	11	0	11	0	11
07:00～08:00	6	13	19	0	19	49	60	109	0	109
08:00～09:00	5	0	5	0	5	33	0	33	0	33
09:00～10:00	18	0	18	0	18	30	0	30	0	30
10:00～11:00	21	0	21	0	21	31	0	31	0	31
11:00～12:00	16	0	16	0	16	20	0	20	0	20
12:00～13:00	14	0	14	0	14	62	0	62	0	62
13:00～14:00	23	0	23	0	23	22	0	22	0	22
14:00～15:00	16	0	16	0	16	35	0	35	0	35
15:00～16:00	13	0	13	0	13	58	0	58	0	58
16:00～17:00	12	0	12	0	12	61	0	61	0	61
17:00～18:00	3	0	3	15	18	41	0	41	30	71
18:00～19:00	3	0	3	15	18	12	0	12	30	42
19:00～20:00	2	0	2	0	2	5	0	5	0	5
20:00～21:00	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5
21:00～22:00	0	0	0	0	0	5	0	5	0	5
合　計	155	13	168	30	198	480	60	540	60	600

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

【2 期区域】

No. 1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	1,452	0	0	0	0	1,452	78	1,530	680	0	0	0	0	680	22	702
06:00～07:00	77	0	0	0	0	77	0	77	32	0	0	0	0	32	0	32
07:00～08:00	86	0	0	0	0	86	0	86	36	0	0	0	0	36	0	36
08:00～09:00	124	0	0	0	0	124	10	134	32	0	0	0	0	32	3	35
09:00～10:00	147	0	0	0	0	147	10	157	88	0	0	0	0	88	3	91
10:00～11:00	126	0	0	0	0	126	10	136	68	0	0	0	0	68	3	71
11:00～12:00	140	0	0	0	0	140	10	150	67	0	0	0	0	67	3	70
12:00～13:00	74	0	0	0	0	74	0	74	37	0	0	0	0	37	0	37
13:00～14:00	134	0	0	0	0	134	10	144	55	0	0	0	0	55	3	58
14:00～15:00	136	0	0	0	0	136	10	146	56	0	0	0	0	56	3	59
15:00～16:00	133	0	0	0	0	133	10	143	58	0	0	0	0	58	3	61
16:00～17:00	112	0	0	0	0	112	10	122	54	0	0	0	0	54	3	57
17:00～18:00	66	0	0	0	0	66	0	66	38	0	0	0	0	38	0	38
18:00～19:00	39	0	0	0	0	39	0	39	35	0	0	0	0	35	0	35
19:00～20:00	23	0	0	0	0	23	0	23	11	0	0	0	0	11	0	11
20:00～21:00	21	0	0	0	0	21	0	21	5	0	0	0	0	5	0	5
21:00～22:00	14	0	0	0	0	14	0	14	8	0	0	0	0	8	0	8
合　計	1,452	0	0	0	0	1,452	80	1,532	680	0	0	0	0	680	24	704

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	341	0	0	0	0	341	15	356	3,599	1,008	0	379	0	4,986	50	5,036
06:00～07:00	5	0	0	0	0	5	0	5	61	0	0	0	0	61	0	61
07:00～08:00	12	0	0	0	0	12	0	12	162	0	0	0	0	162	0	162
08:00～09:00	22	0	0	0	0	22	0	22	181	0	0	0	0	181	0	181
09:00～10:00	19	0	0	0	0	19	0	19	139	0	0	0	0	139	0	139
10:00～11:00	16	0	0	0	0	16	0	16	143	0	0	5	0	148	0	148
11:00～12:00	29	0	0	0	0	29	0	29	152	0	0	20	0	172	0	172
12:00～13:00	17	0	0	0	0	17	0	17	175	16	0	40	0	231	0	231
13:00～14:00	35	0	0	0	0	35	0	35	147	128	0	52	0	327	0	327
14:00～15:00	19	0	0	0	0	19	0	19	201	200	0	39	0	440	0	440
15:00～16:00	18	0	0	0	0	18	0	18	265	221	0	43	0	529	0	529
16:00～17:00	44	0	0	0	0	44	0	44	459	210	0	53	0	722	0	722
17:00～18:00	77	0	0	0	0	77	8	85	616	120	0	50	0	786	25	811
18:00～19:00	11	0	0	0	0	11	8	19	436	113	0	37	0	586	25	611
19:00～20:00	10	0	0	0	0	10	0	10	229	0	0	23	0	252	0	252
20:00～21:00	3	0	0	0	0	3	0	3	152	0	0	16	0	168	0	168
21:00～22:00	4	0	0	0	0	4	0	4	81	0	0	0	0	81	0	81
合　計	341	0	0	0	0	341	16	357	3,599	1,008	0	378	0	4,985	50	5,035

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

№1

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	1,722	0	0	0	0	1,722	78	1,800	215	0	0	0	0	215	22	237
06:00～07:00	126	0	0	0	0	126	0	126	6	0	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	165	0	0	0	0	165	0	165	8	0	0	0	0	8	0	8
08:00～09:00	150	0	0	0	0	150	10	160	5	0	0	0	0	5	3	8
09:00～10:00	190	0	0	0	0	190	10	200	31	0	0	0	0	31	3	34
10:00～11:00	164	0	0	0	0	164	10	174	16	0	0	0	0	16	3	19
11:00～12:00	141	0	0	0	0	141	10	151	31	0	0	0	0	31	3	34
12:00～13:00	144	0	0	0	0	144	0	144	5	0	0	0	0	5	0	5
13:00～14:00	151	0	0	0	0	151	10	161	20	0	0	0	0	20	3	23
14:00～15:00	163	0	0	0	0	163	10	173	35	0	0	0	0	35	3	38
15:00～16:00	109	0	0	0	0	109	10	119	31	0	0	0	0	31	3	34
16:00～17:00	101	0	0	0	0	101	10	111	6	0	0	0	0	6	3	9
17:00～18:00	43	0	0	0	0	43	0	43	6	0	0	0	0	6	0	6
18:00～19:00	18	0	0	0	0	18	0	18	8	0	0	0	0	8	0	8
19:00～20:00	22	0	0	0	0	22	0	22	4	0	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	18	0	0	0	0	18	0	18	2	0	0	0	0	2	0	2
21:00～22:00	17	0	0	0	0	17	0	17	1	0	0	0	0	1	0	1
合　計	1,722	0	0	0	0	1,722	80	1,802	215	0	0	0	0	215	24	239

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	396	0	0	0	0	396	15	411	4,130	1,008	0	379	0	5,517	50	5,567
06:00～07:00	46	0	0	0	0	46	0	46	606	0	0	0	0	606	0	606
07:00～08:00	59	0	0	0	0	59	15	74	1,101	0	0	0	0	1,101	50	1,151
08:00～09:00	20	0	0	0	0	20	0	20	416	0	0	0	0	416	0	416
09:00～10:00	26	0	0	0	0	26	0	26	196	257	0	18	0	471	0	471
10:00～11:00	47	0	0	0	0	47	0	47	174	208	0	45	0	427	0	427
11:00～12:00	29	0	0	0	0	29	0	29	174	120	0	43	0	337	0	337
12:00～13:00	28	0	0	0	0	28	0	28	179	130	0	48	0	357	0	357
13:00～14:00	41	0	0	0	0	41	0	41	173	200	0	41	0	414	0	414
14:00～15:00	18	0	0	0	0	18	0	18	175	93	0	41	0	309	0	309
15:00～16:00	22	0	0	0	0	22	0	22	213	0	0	48	0	261	0	261
16:00～17:00	32	0	0	0	0	32	0	32	147	0	0	60	0	207	0	207
17:00～18:00	19	0	0	0	0	19	0	19	195	0	0	16	0	211	0	211
18:00～19:00	3	0	0	0	0	3	0	3	145	0	0	16	0	161	0	161
19:00～20:00	1	0	0	0	0	1	0	1	90	0	0	4	0	94	0	94
20:00～21:00	4	0	0	0	0	4	0	4	68	0	0	0	0	68	0	68
21:00～22:00	1	0	0	0	0	1	0	1	78	0	0	0	0	78	0	78
合　計	396	0	0	0	0	396	15	411	4,130	1,008	0	380	0	5,518	50	5,568

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き 大型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	東行き 中型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	593	0	0	0	0	593	78	671	265	0	0	0	0	265	22	287
06:00～07:00	20	0	0	0	0	20	0	20	1	0	0	0	0	1	0	1
07:00～08:00	21	0	0	0	0	21	0	21	3	0	0	0	0	3	0	3
08:00～09:00	46	0	0	0	0	46	10	56	2	0	0	0	0	2	3	5
09:00～10:00	58	0	0	0	0	58	10	68	31	0	0	0	0	31	3	34
10:00～11:00	47	0	0	0	0	47	10	57	38	0	0	0	0	38	3	41
11:00～12:00	63	0	0	0	0	63	10	73	28	0	0	0	0	28	3	31
12:00～13:00	25	0	0	0	0	25	0	25	7	0	0	0	0	7	0	7
13:00～14:00	64	0	0	0	0	64	10	74	33	0	0	0	0	33	3	36
14:00～15:00	75	0	0	0	0	75	10	85	28	0	0	0	0	28	3	31
15:00～16:00	51	0	0	0	0	51	10	61	32	0	0	0	0	32	3	35
16:00～17:00	49	0	0	0	0	49	10	59	30	0	0	0	0	30	3	33
17:00～18:00	48	0	0	0	0	48	0	48	11	0	0	0	0	11	0	11
18:00～19:00	12	0	0	0	0	12	0	12	12	0	0	0	0	12	0	12
19:00～20:00	9	0	0	0	0	9	0	9	4	0	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	3	0	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	2	0	0	0	0	2	0	2	5	0	0	0	0	5	0	5
合　計	593	0	0	0	0	593	80	673	265	0	0	0	0	265	24	289

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き 小型貨物車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	東行き 乗用車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	148	0	0	0	0	148	15	163	1,603	1,008	32	379	0	3,022	50	3,072
06:00～07:00	3	0	0	0	0	3	0	3	28	0	0	0	0	28	0	28
07:00～08:00	1	0	0	0	0	1	0	1	43	0	0	0	0	43	0	43
08:00～09:00	4	0	0	0	0	4	0	4	54	0	0	0	0	54	0	54
09:00～10:00	25	0	0	0	0	25	0	25	36	0	0	0	0	36	0	36
10:00～11:00	6	0	0	0	0	6	0	6	76	0	0	5	0	81	0	81
11:00～12:00	19	0	0	0	0	19	0	19	72	0	0	20	0	92	0	92
12:00～13:00	14	0	0	0	0	14	0	14	52	16	2	40	0	110	0	110
13:00～14:00	3	0	0	0	0	3	0	3	81	128	6	52	0	267	0	267
14:00～15:00	18	0	0	0	0	18	0	18	80	200	8	39	0	327	0	327
15:00～16:00	20	0	0	0	0	20	0	20	128	221	3	43	0	395	0	395
16:00～17:00	6	0	0	0	0	6	0	6	287	210	5	53	0	555	0	555
17:00～18:00	19	0	0	0	0	19	8	27	350	120	5	50	0	525	25	550
18:00～19:00	7	0	0	0	0	7	8	15	158	113	3	37	0	311	25	336
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0	95	0	0	23	0	118	0	118
20:00～21:00	3	0	0	0	0	3	0	3	52	0	0	16	0	68	0	68
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	0	11	0	11
合　計	148	0	0	0	0	148	16	164	1,603	1,008	32	378	0	3,021	50	3,071

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

№2

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 大型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	西行き 中型車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	575	0	0	0	0	575	78	653	238	0	0	0	0	238	22	260
06:00～07:00	27	0	0	0	0	27	0	27	6	0	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	68	0	0	0	0	68	0	68	13	0	0	0	0	13	0	13
08:00～09:00	61	0	0	0	0	61	10	71	2	0	0	0	0	2	3	5
09:00～10:00	52	0	0	0	0	52	10	62	31	0	0	0	0	31	3	34
10:00～11:00	49	0	0	0	0	49	10	59	17	0	0	0	0	17	3	20
11:00～12:00	58	0	0	0	0	58	10	68	16	0	0	0	0	16	3	19
12:00～13:00	44	0	0	0	0	44	0	44	16	0	0	0	0	16	0	16
13:00～14:00	50	0	0	0	0	50	10	60	15	0	0	0	0	15	3	18
14:00～15:00	72	0	0	0	0	72	10	82	36	0	0	0	0	36	3	39
15:00～16:00	38	0	0	0	0	38	10	48	35	0	0	0	0	35	3	38
16:00～17:00	27	0	0	0	0	27	10	37	15	0	0	0	0	15	3	18
17:00～18:00	9	0	0	0	0	9	0	9	5	0	0	0	0	5	0	5
18:00～19:00	9	0	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	0	3	0	3
19:00～20:00	5	0	0	0	0	5	0	5	4	0	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	2	0	0	0	0	2	0	2	15	0	0	0	0	15	0	15
21:00～22:00	4	0	0	0	0	4	0	4	9	0	0	0	0	9	0	9
合計	575	0	0	0	0	575	80	655	238	0	0	0	0	238	24	262

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 小型貨物車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	西行き 乗用車 現況交通量 A	1期区域供用新建築物関連車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	国際展示場利用車両 B	背景交通量 C=A+B	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	148	0	0	0	0	148	15	163	1,648	1,008	32	379	0	3,067	50	3,117
06:00～07:00	13	0	0	0	0	13	0	13	230	0	0	0	0	230	0	230
07:00～08:00	13	0	0	0	0	13	15	28	580	0	0	0	0	580	50	630
08:00～09:00	7	0	0	0	0	7	0	7	262	0	0	0	0	262	0	262
09:00～10:00	42	0	0	0	0	42	0	42	67	257	2	18	0	344	0	344
10:00～11:00	3	0	0	0	0	3	0	3	92	208	6	45	0	351	0	351
11:00～12:00	11	0	0	0	0	11	0	11	46	120	8	43	0	217	0	217
12:00～13:00	14	0	0	0	0	14	0	14	48	130	3	48	0	229	0	229
13:00～14:00	4	0	0	0	0	4	0	4	66	200	5	41	0	312	0	312
14:00～15:00	13	0	0	0	0	13	0	13	55	93	5	41	0	194	0	194
15:00～16:00	18	0	0	0	0	18	0	18	40	0	3	48	0	91	0	91
16:00～17:00	4	0	0	0	0	4	0	4	69	0	0	60	0	129	0	129
17:00～18:00	2	0	0	0	0	2	0	2	25	0	0	16	0	41	0	41
18:00～19:00	2	0	0	0	0	2	0	2	24	0	0	16	0	40	0	40
19:00～20:00	2	0	0	0	0	2	0	2	19	0	0	4	0	23	0	23
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	0	20	0	20
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	0	5	0	5
合計	148	0	0	0	0	148	15	163	1,648	1,008	32	380	0	3,068	50	3,118

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.3　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	662	662	20	682	161	161	6	167
06:00～07:00	2	2	0	2	4	4	0	4
07:00～08:00	13	13	0	13	10	10	0	10
08:00～09:00	52	52	2	54	11	11	1	12
09:00～10:00	100	100	2	102	24	24	1	25
10:00～11:00	85	85	2	87	15	15	1	16
11:00～12:00	75	75	2	77	19	19	1	20
12:00～13:00	29	29	0	29	7	7	0	7
13:00～14:00	86	86	2	88	11	11	1	12
14:00～15:00	63	63	2	65	23	23	1	24
15:00～16:00	62	62	2	64	11	11	1	12
16:00～17:00	42	42	2	44	6	6	1	7
17:00～18:00	20	20	0	20	8	8	0	8
18:00～19:00	10	10	0	10	5	5	0	5
19:00～20:00	9	9	0	9	4	4	0	4
20:00～21:00	8	8	0	8	2	2	0	2
21:00～22:00	6	6	0	6	1	1	0	1
合　計	662	662	16	678	161	161	8	169

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	198	198	15	213	1,238	1,238	50	1,288
06:00～07:00	4	4	0	4	31	31	0	31
07:00～08:00	25	25	0	25	86	86	0	86
08:00～09:00	6	6	0	6	36	36	0	36
09:00～10:00	12	12	0	12	75	75	0	75
10:00～11:00	20	20	0	20	33	33	0	33
11:00～12:00	19	19	0	19	57	57	0	57
12:00～13:00	18	18	0	18	96	96	0	96
13:00～14:00	11	11	0	11	83	83	0	83
14:00～15:00	19	19	0	19	96	96	0	96
15:00～16:00	17	17	0	17	106	106	0	106
16:00～17:00	19	19	0	19	137	137	0	137
17:00～18:00	6	6	8	14	185	185	25	210
18:00～19:00	7	7	8	15	62	62	25	87
19:00～20:00	13	13	0	13	87	87	0	87
20:00～21:00	0	0	0	0	40	40	0	40
21:00～22:00	2	2	0	2	28	28	0	28
合　計	198	198	16	214	1,238	1,238	50	1,288

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

№3　　単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	450	450	20	470	155	155	6	161
06:00～07:00	16	16	0	16	6	6	0	6
07:00～08:00	20	20	0	20	8	8	0	8
08:00～09:00	42	42	2	44	16	16	1	17
09:00～10:00	51	51	2	53	21	21	1	22
10:00～11:00	69	69	2	71	12	12	1	13
11:00～12:00	62	62	2	64	15	15	1	16
12:00～13:00	31	31	0	31	9	9	0	9
13:00～14:00	51	51	2	53	14	14	1	15
14:00～15:00	31	31	2	33	20	20	1	21
15:00～16:00	37	37	2	39	14	14	1	15
16:00～17:00	22	22	2	24	3	3	1	4
17:00～18:00	12	12	0	12	9	9	0	9
18:00～19:00	3	3	0	3	1	1	0	1
19:00～20:00	1	1	0	1	2	2	0	2
20:00～21:00	2	2	0	2	1	1	0	1
21:00～22:00	0	0	0	0	4	4	0	4
合　計	450	450	16	466	155	155	8	163

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	165	165	15	180	1,179	1,179	50	1,229
06:00～07:00	15	15	0	15	175	175	0	175
07:00～08:00	15	15	15	30	144	144	50	194
08:00～09:00	11	11	0	11	81	81	0	81
09:00～10:00	13	13	0	13	81	81	0	81
10:00～11:00	12	12	0	12	61	61	0	61
11:00～12:00	17	17	0	17	73	73	0	73
12:00～13:00	11	11	0	11	75	75	0	75
13:00～14:00	18	18	0	18	55	55	0	55
14:00～15:00	8	8	0	8	64	64	0	64
15:00～16:00	19	19	0	19	92	92	0	92
16:00～17:00	11	11	0	11	84	84	0	84
17:00～18:00	4	4	0	4	75	75	0	75
18:00～19:00	4	4	0	4	45	45	0	45
19:00～20:00	2	2	0	2	34	34	0	34
20:00～21:00	3	3	0	3	27	27	0	27
21:00～22:00	2	2	0	2	13	13	0	13
合　計	165	165	15	180	1,179	1,179	50	1,229

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.5　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	91	91	0	91	73	73	0	73
06:00～07:00	1	1	0	1	2	2	0	2
07:00～08:00	5	5	0	5	2	2	0	2
08:00～09:00	8	8	0	8	8	8	0	8
09:00～10:00	11	11	0	11	16	16	0	16
10:00～11:00	10	10	0	10	10	10	0	10
11:00～12:00	14	14	0	14	12	12	0	12
12:00～13:00	4	4	0	4	5	5	0	5
13:00～14:00	15	15	0	15	5	5	0	5
14:00～15:00	8	8	0	8	1	1	0	1
15:00～16:00	7	7	0	7	2	2	0	2
16:00～17:00	4	4	0	4	0	0	0	0
17:00～18:00	3	3	0	3	6	6	0	6
18:00～19:00	0	0	0	0	2	2	0	2
19:00～20:00	0	0	0	0	1	1	0	1
20:00～21:00	0	0	0	0	1	1	0	1
21:00～22:00	1	1	0	1	0	0	0	0
合　計	91	91	0	91	73	73	0	73

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	130	130	0	130	291	291	0	291
06:00～07:00	6	6	0	6	9	9	0	9
07:00～08:00	9	9	0	9	28	28	0	28
08:00～09:00	8	8	0	8	38	38	0	38
09:00～10:00	20	20	0	20	36	36	0	36
10:00～11:00	11	11	0	11	17	17	0	17
11:00～12:00	9	9	0	9	22	22	0	22
12:00～13:00	5	5	0	5	19	19	0	19
13:00～14:00	12	12	0	12	18	18	0	18
14:00～15:00	14	14	0	14	28	28	0	28
15:00～16:00	13	13	0	13	25	25	0	25
16:00～17:00	7	7	0	7	15	15	0	15
17:00～18:00	4	4	0	4	8	8	0	8
18:00～19:00	7	7	0	7	9	9	0	9
19:00～20:00	3	3	0	3	6	6	0	6
20:00～21:00	2	2	0	2	8	8	0	8
21:00～22:00	0	0	0	0	5	5	0	5
合　計	130	130	0	130	291	291	0	291

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

No.5　　単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	113	113	98	211	71	71	28	99
06:00～07:00	4	4	0	4	2	2	0	2
07:00～08:00	10	10	0	10	5	5	0	5
08:00～09:00	8	8	12	20	3	3	4	7
09:00～10:00	13	13	12	25	1	1	4	5
10:00～11:00	7	7	12	19	11	11	4	15
11:00～12:00	18	18	12	30	8	8	4	12
12:00～13:00	9	9	0	9	12	12	0	12
13:00～14:00	16	16	12	28	12	12	4	16
14:00～15:00	9	9	12	21	6	6	4	10
15:00～16:00	10	10	12	22	1	1	4	5
16:00～17:00	8	8	12	20	5	5	4	9
17:00～18:00	0	0	0	0	3	3	0	3
18:00～19:00	1	1	0	1	2	2	0	2
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	0
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0
合　計	113	113	96	209	71	71	32	103

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	背景交通量 C=A	工事関係車両 D	工事中交通量 C＋D
16時間交通量	155	155	30	185	480	480	100	580
06:00～07:00	3	3	0	3	11	11	0	11
07:00～08:00	6	6	0	6	49	49	0	49
08:00～09:00	5	5	0	5	33	33	0	33
09:00～10:00	18	18	0	18	30	30	0	30
10:00～11:00	21	21	0	21	31	31	0	31
11:00～12:00	16	16	0	16	20	20	0	20
12:00～13:00	14	14	0	14	62	62	0	62
13:00～14:00	23	23	0	23	22	22	0	22
14:00～15:00	16	16	0	16	35	35	0	35
15:00～16:00	13	13	0	13	58	58	0	58
16:00～17:00	12	12	0	12	61	61	0	61
17:00～18:00	3	3	15	18	41	41	50	91
18:00～19:00	3	3	15	18	12	12	50	62
19:00～20:00	2	2	0	2	5	5	0	5
20:00～21:00	0	0	0	0	5	5	0	5
21:00～22:00	0	0	0	0	5	5	0	5
合　計	155	155	30	185	480	480	100	580

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数等を用いて算出し、端数処理を行っている。
このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、
日交通量に台数があっても時間交通量が「０」になる場合には、「１」とした。

資料４－１１　工事中における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果

［本編 p. 166 参照］

【1 期区域】

［No.１］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	67.1	70.8	70.8	0.0	67.1	70.8	0.0	67.1
7:00 ～ 8:00	68.2	72.2	72.4	0.2	68.4	72.5	0.1	68.5
8:00 ～ 9:00	69.5	72.0	72.4	0.4	69.9	72.7	0.3	70.2
9:00 ～ 10:00	70.4	72.8	73.1	0.3	70.7	73.4	0.3	71.0
10:00 ～ 11:00	68.6	72.2	72.5	0.3	68.9	72.9	0.4	69.3
11:00 ～ 12:00	69.2	72.3	72.7	0.4	69.6	73.0	0.3	69.9
12:00 ～ 13:00	68.9	70.8	70.8	0.0	68.9	70.8	0.0	68.9
13:00 ～ 14:00	68.7	72.2	72.5	0.3	69.0	72.9	0.4	69.4
14:00 ～ 15:00	70.0	72.4	72.7	0.3	70.3	73.0	0.3	70.6
15:00 ～ 16:00	68.7	72.2	72.5	0.3	69.0	72.9	0.4	69.4
16:00 ～ 17:00	69.9	72.2	72.6	0.4	70.3	72.9	0.3	70.6
17:00 ～ 18:00	67.6	71.5	71.7	0.2	67.8	71.8	0.1	67.9
18:00 ～ 19:00	68.0	69.5	69.9	0.4	68.4	70.0	0.1	68.5
19:00 ～ 20:00	67.0	67.0	67.0	0.0	67.0	67.0	0.0	67.0
20:00 ～ 21:00	62.1	65.7	65.7	0.0	62.1	65.7	0.0	62.1
21:00 ～ 22:00	65.3	64.4	64.4	0.0	65.3	64.4	0.0	65.3
昼　　間	68	71	71	0	68	72	1	69

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.２］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	60.9	66.8	66.8	0.0	60.9	66.8	0.0	60.9
7:00 ～ 8:00	64.4	70.3	70.8	0.5	64.9	71.1	0.3	65.2
8:00 ～ 9:00	63.6	68.9	69.7	0.8	64.4	70.4	0.7	65.1
9:00 ～ 10:00	62.9	68.8	69.6	0.8	63.7	70.3	0.7	64.4
10:00 ～ 11:00	64.9	68.3	69.1	0.8	65.7	69.9	0.8	66.5
11:00 ～ 12:00	63.1	68.6	69.4	0.8	63.9	70.1	0.7	64.6
12:00 ～ 13:00	62.3	66.8	66.8	0.0	62.3	66.8	0.0	62.3
13:00 ～ 14:00	62.4	68.4	69.2	0.8	63.2	70.0	0.8	64.0
14:00 ～ 15:00	65.8	69.6	70.2	0.6	66.4	70.8	0.6	67.0
15:00 ～ 16:00	64.3	68.2	69.1	0.9	65.2	69.9	0.8	66.0
16:00 ～ 17:00	65.5	67.9	68.8	0.9	66.4	69.7	0.9	67.3
17:00 ～ 18:00	64.1	66.5	66.9	0.4	64.5	67.0	0.1	64.6
18:00 ～ 19:00	64.0	63.6	64.3	0.7	64.7	64.6	0.3	65.0
19:00 ～ 20:00	63.1	61.7	61.7	0.0	63.1	61.7	0.0	63.1
20:00 ～ 21:00	55.8	60.6	60.6	0.0	55.8	60.6	0.0	55.8
21:00 ～ 22:00	55.8	59.0	59.0	0.0	55.8	59.0	0.0	55.8
昼　　間	63	67	68	1	64	69	1	65

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.３］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	59.0	65.0	65.0	0.0	59.0	65.0	0.0	59.0
7:00 ～ 8:00	64.6	66.0	66.7	0.7	65.3	67.3	0.6	65.9
8:00 ～ 9:00	63.5	67.3	67.6	0.3	63.8	67.8	0.2	64.0
9:00 ～ 10:00	69.7	68.8	69.0	0.2	69.9	69.1	0.1	70.0
10:00 ～ 11:00	68.4	68.8	69.0	0.2	68.6	69.1	0.1	68.7
11:00 ～ 12:00	68.9	68.7	68.9	0.2	69.1	69.0	0.1	69.2
12:00 ～ 13:00	67.4	66.2	66.2	0.0	67.4	66.2	0.0	67.4
13:00 ～ 14:00	66.7	68.3	68.5	0.2	66.9	68.7	0.2	67.1
14:00 ～ 15:00	69.0	67.3	67.5	0.2	69.2	67.7	0.2	69.4
15:00 ～ 16:00	68.8	67.6	67.9	0.3	69.1	68.1	0.2	69.3
16:00 ～ 17:00	69.0	66.0	66.3	0.3	69.3	66.5	0.2	69.5
17:00 ～ 18:00	67.8	64.8	65.2	0.4	68.2	65.4	0.2	68.4
18:00 ～ 19:00	67.0	60.7	61.7	1.0	68.0	62.0	0.3	68.3
19:00 ～ 20:00	66.9	60.2	60.2	0.0	66.9	60.2	0.0	66.9
20:00 ～ 21:00	65.8	59.3	59.3	0.0	65.8	59.3	0.0	65.8
21:00 ～ 22:00	65.4	56.9	56.9	0.0	65.4	56.9	0.0	65.4
昼　　間	67	66	67	1	68	67	0	68

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.５］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	54.6	57.3	57.3	0.0	54.6	57.3	0.0	54.6
7:00 ～ 8:00	56.4	62.1	63.7	1.6	58.0	63.7	0.0	58.0
8:00 ～ 9:00	63.8	62.0	62.4	0.4	64.2	64.1	1.7	65.9
9:00 ～ 10:00	66.5	63.0	63.4	0.4	66.9	64.8	1.4	68.3
10:00 ～ 11:00	61.7	62.5	62.9	0.4	62.1	64.4	1.5	63.6
11:00 ～ 12:00	62.8	63.8	64.2	0.4	63.2	65.4	1.2	64.4
12:00 ～ 13:00	61.0	63.0	63.0	0.0	61.0	63.0	0.0	61.0
13:00 ～ 14:00	65.5	63.8	64.1	0.3	65.8	65.3	1.2	67.0
14:00 ～ 15:00	61.3	62.3	62.7	0.4	61.7	64.3	1.6	63.3
15:00 ～ 16:00	59.5	62.0	62.5	0.5	60.0	64.2	1.7	61.7
16:00 ～ 17:00	63.2	62.1	62.6	0.5	63.7	64.2	1.6	65.3
17:00 ～ 18:00	61.9	58.7	58.7	0.0	61.9	60.9	2.2	64.1
18:00 ～ 19:00	57.4	55.5	55.5	0.0	57.4	59.2	3.7	61.1
19:00 ～ 20:00	54.8	51.3	51.3	0.0	54.8	51.3	0.0	54.8
20:00 ～ 21:00	55.8	50.3	50.3	0.0	55.8	50.3	0.0	55.8
21:00 ～ 22:00	54.4	49.1	49.1	0.0	54.4	49.1	0.0	54.4
昼　　間	62	61	62	1	63	63	1	64

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

【2 期区域】

［№.１］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	67.1	72.2	72.2	0.0	67.1	72.2	0.0	67.1
7:00 ～ 8:00	68.2	73.9	73.9	0.0	68.2	74.0	0.1	68.3
8:00 ～ 9:00	69.5	72.4	72.4	0.0	69.5	72.7	0.3	69.8
9:00 ～ 10:00	70.4	72.9	73.5	0.6	71.0	73.7	0.2	71.2
10:00 ～ 11:00	68.6	72.3	72.9	0.6	69.2	73.1	0.2	69.4
11:00 ～ 12:00	69.2	72.1	72.5	0.4	69.6	72.8	0.3	69.9
12:00 ～ 13:00	68.9	71.4	72.0	0.6	69.5	72.0	0.0	69.5
13:00 ～ 14:00	68.7	72.2	72.9	0.7	69.4	73.1	0.2	69.6
14:00 ～ 15:00	70.0	72.4	72.9	0.5	70.5	73.1	0.2	70.7
15:00 ～ 16:00	68.7	71.7	72.1	0.4	69.1	72.3	0.2	69.3
16:00 ～ 17:00	69.9	71.3	71.8	0.5	70.4	72.0	0.2	70.6
17:00 ～ 18:00	67.6	69.8	70.2	0.4	68.0	70.2	0.0	68.0
18:00 ～ 19:00	68.0	67.7	68.2	0.5	68.5	68.3	0.1	68.6
19:00 ～ 20:00	67.0	65.8	66.0	0.2	67.2	66.0	0.0	67.2
20:00 ～ 21:00	62.1	64.8	64.9	0.1	62.2	64.9	0.0	62.2
21:00 ～ 22:00	65.3	64.2	64.2	0.0	65.3	64.2	0.0	65.3
昼　　間	68	71	72	1	69	72	0	69

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［№.２］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	60.9	66.8	66.8	0.0	60.9	66.8	0.0	60.9
7:00 ～ 8:00	64.4	70.3	70.3	0.0	64.4	70.5	0.2	64.6
8:00 ～ 9:00	63.6	68.9	68.9	0.0	63.6	69.5	0.6	64.2
9:00 ～ 10:00	62.9	68.8	70.1	1.3	64.2	70.5	0.4	64.6
10:00 ～ 11:00	64.9	68.3	69.6	1.3	66.2	70.1	0.5	66.7
11:00 ～ 12:00	63.1	68.6	69.5	0.9	64.0	70.0	0.5	64.5
12:00 ～ 13:00	62.3	66.8	68.3	1.5	63.8	68.3	0.0	63.8
13:00 ～ 14:00	62.4	68.4	70.0	1.6	64.0	70.4	0.4	64.4
14:00 ～ 15:00	65.8	69.6	70.6	1.0	66.8	71.0	0.4	67.2
15:00 ～ 16:00	64.3	68.2	69.2	1.0	65.3	69.8	0.6	65.9
16:00 ～ 17:00	65.5	67.9	69.0	1.1	66.6	69.6	0.6	67.2
17:00 ～ 18:00	64.1	66.5	67.4	0.9	65.0	67.5	0.1	65.1
18:00 ～ 19:00	64.0	63.6	65.0	1.4	65.4	65.3	0.3	65.7
19:00 ～ 20:00	63.1	61.7	62.2	0.5	63.6	62.2	0.0	63.6
20:00 ～ 21:00	55.8	60.6	60.9	0.3	56.1	60.9	0.0	56.1
21:00 ～ 22:00	55.8	59.0	59.0	0.0	55.8	59.0	0.0	55.8
昼　　間	63	67	68	1	64	69	1	65

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.３］ 単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	59.0	65.0	65.0	0.0	59.0	65.0	0.0	59.0
7:00 ～ 8:00	64.6	66.0	66.0	0.0	64.6	66.6	0.6	65.2
8:00 ～ 9:00	63.5	67.3	67.3	0.0	63.5	67.5	0.2	63.7
9:00 ～ 10:00	69.7	68.8	68.8	0.0	69.7	68.9	0.1	69.8
10:00 ～ 11:00	68.4	68.8	68.8	0.0	68.4	69.0	0.2	68.6
11:00 ～ 12:00	68.9	68.7	68.7	0.0	68.9	68.9	0.2	69.1
12:00 ～ 13:00	67.4	66.2	66.2	0.0	67.4	66.2	0.0	67.4
13:00 ～ 14:00	66.7	68.3	68.3	0.0	66.7	68.5	0.2	66.9
14:00 ～ 15:00	69.0	67.3	67.3	0.0	69.0	67.5	0.2	69.2
15:00 ～ 16:00	68.8	67.6	67.6	0.0	68.8	67.8	0.2	69.0
16:00 ～ 17:00	69.0	66.0	66.0	0.0	69.0	66.2	0.2	69.2
17:00 ～ 18:00	67.8	64.8	64.8	0.0	67.8	65.0	0.2	68.0
18:00 ～ 19:00	67.0	60.7	60.7	0.0	67.0	61.2	0.5	67.5
19:00 ～ 20:00	66.9	60.2	60.2	0.0	66.9	60.2	0.0	66.9
20:00 ～ 21:00	65.8	59.3	59.3	0.0	65.8	59.3	0.0	65.8
21:00 ～ 22:00	65.4	56.9	56.9	0.0	65.4	56.9	0.0	65.4
昼　　間	67	66	66	0	67	66	0	67

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.５］ 単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	54.6	57.3	57.3	0.0	54.6	57.3	0.0	54.6
7:00 ～ 8:00	56.4	62.1	62.1	0.0	56.4	62.1	0.0	56.4
8:00 ～ 9:00	63.8	62.0	62.0	0.0	63.8	63.8	1.8	65.6
9:00 ～ 10:00	66.5	63.0	63.0	0.0	66.5	64.5	1.5	68.0
10:00 ～ 11:00	61.7	62.5	62.5	0.0	61.7	64.1	1.6	63.3
11:00 ～ 12:00	62.8	63.8	63.8	0.0	62.8	65.1	1.3	64.1
12:00 ～ 13:00	61.0	63.0	63.0	0.0	61.0	63.0	0.0	61.0
13:00 ～ 14:00	65.5	63.8	63.8	0.0	65.5	65.1	1.3	66.8
14:00 ～ 15:00	61.3	62.3	62.3	0.0	61.3	64.0	1.7	63.0
15:00 ～ 16:00	59.5	62.0	62.0	0.0	59.5	63.9	1.9	61.4
16:00 ～ 17:00	63.2	62.1	62.1	0.0	63.2	63.9	1.8	65.0
17:00 ～ 18:00	61.9	58.7	58.7	0.0	61.9	61.5	2.8	64.7
18:00 ～ 19:00	57.4	55.5	55.5	0.0	57.4	60.2	4.7	62.1
19:00 ～ 20:00	54.8	51.3	51.3	0.0	54.8	51.3	0.0	54.8
20:00 ～ 21:00	55.8	50.3	50.3	0.0	55.8	50.3	0.0	55.8
21:00 ～ 22:00	54.4	49.1	49.1	0.0	54.4	49.1	0.0	54.4
昼　　間	62	61	61	0	62	63	2	64

注)1:工事関係車両の走行時間は、8～17時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から工事中予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

資料４－１２　新施設の供用に伴う騒音の予測手法

［本編 p. 168 参照］

新施設の供用による騒音の予測は、地面からの反射音の影響を考慮した半自由空間における点音源の伝搬理論式により行った。なお、予測値は、各アトラクション施設等の騒音レベルを合成したものとした。

$$L_r = L_w - 20\log_{10} r - 8$$

L_r　：　受音点rでの音圧レベル（dB）
L_w　：　音源のパワーレベル（dB）
r　：　音源から受音点までの距離（m）

また、アトラクション施設等は複数稼働しているため、予測地点の騒音レベルは次式により合成した。

$$L_G = 10\log_{10} \sum_{i=1}^{n} 10^{L_{ri}/10}$$

L_G　：予測地点での合成騒音レベル（dB）
L_{ri}(i=1～n)　：予測地点での各アトラクション施設等の騒音レベル（dB）

資料４－１３　新施設関連車両の走行による騒音の予測に用いた時間交通量

［本編 p. 178, 179 参照］

【1 期区域供用時】

１．平　日

No. 1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	1,452	0	0	19	1,471	0	1,471	680	0	0	6	686	0	686
06:00～07:00	77	0	0	0	77	0	77	32	0	0	0	32	0	32
07:00～08:00	86	0	0	0	86	0	86	36	0	0	0	36	0	36
08:00～09:00	124	0	0	2	126	0	126	32	0	0	1	33	0	33
09:00～10:00	147	0	0	2	149	0	149	88	0	0	1	89	0	89
10:00～11:00	126	0	0	2	128	0	128	68	0	0	1	69	0	69
11:00～12:00	140	0	0	2	142	0	142	67	0	0	1	68	0	68
12:00～13:00	74	0	0	0	74	0	74	37	0	0	0	37	0	37
13:00～14:00	134	0	0	2	136	0	136	55	0	0	1	56	0	56
14:00～15:00	136	0	0	2	138	0	138	56	0	0	1	57	0	57
15:00～16:00	133	0	0	2	135	0	135	58	0	0	1	59	0	59
16:00～17:00	112	0	0	2	114	0	114	54	0	0	1	55	0	55
17:00～18:00	66	0	0	0	66	0	66	38	0	0	0	38	0	38
18:00～19:00	39	0	0	0	39	0	39	35	0	0	0	35	0	35
19:00～20:00	23	0	0	0	23	0	23	11	0	0	0	11	0	11
20:00～21:00	21	0	0	0	21	0	21	5	0	0	0	5	0	5
21:00～22:00	14	0	0	0	14	0	14	8	0	0	0	8	0	8
合　計	1,452	0	0	16	1,468	0	1,468	680	0	0	8	688	0	688

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	341	0	0	3	344	20	364	3,599	0	0	25	3,624	1,008	4,632
06:00～07:00	5	0	0	0	5	0	5	61	0	0	0	61	0	61
07:00～08:00	12	0	0	3	15	0	15	162	0	0	0	162	0	162
08:00～09:00	22	0	0	0	22	10	32	181	0	0	0	181	0	181
09:00～10:00	19	0	0	0	19	0	19	139	0	0	0	139	0	139
10:00～11:00	16	0	0	0	16	0	16	143	0	0	0	143	0	143
11:00～12:00	29	0	0	0	29	0	29	152	0	0	0	152	0	152
12:00～13:00	17	0	0	0	17	0	17	175	0	0	0	175	16	191
13:00～14:00	35	0	0	0	35	0	35	147	0	0	0	147	128	275
14:00～15:00	19	0	0	0	19	0	19	201	0	0	0	201	200	401
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	265	0	0	0	265	221	486
16:00～17:00	44	0	0	0	44	0	44	459	0	0	0	459	210	669
17:00～18:00	77	0	0	0	77	0	77	616	0	0	13	629	120	749
18:00～19:00	11	0	0	0	11	0	11	436	0	0	13	449	113	562
19:00～20:00	10	0	0	0	10	10	20	229	0	0	0	229	0	229
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	152	0	0	0	152	0	152
21:00～22:00	4	0	0	0	4	0	4	81	0	0	0	81	0	81
合　計	341	0	0	3	344	20	364	3,599	0	0	26	3,625	1,008	4,633

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.1

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	1,722	0	0	19	1,741	0	1,741	215	0	0	6	221	0	221
06:00～07:00	126	0	0	0	126	0	126	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	165	0	0	0	165	0	165	8	0	0	0	8	0	8
08:00～09:00	150	0	0	2	152	0	152	5	0	0	1	6	0	6
09:00～10:00	190	0	0	2	192	0	192	31	0	0	1	32	0	32
10:00～11:00	164	0	0	2	166	0	166	16	0	0	1	17	0	17
11:00～12:00	141	0	0	2	143	0	143	31	0	0	1	32	0	32
12:00～13:00	144	0	0	0	144	0	144	5	0	0	0	5	0	5
13:00～14:00	151	0	0	2	153	0	153	20	0	0	1	21	0	21
14:00～15:00	163	0	0	2	165	0	165	35	0	0	1	36	0	36
15:00～16:00	109	0	0	2	111	0	111	31	0	0	1	32	0	32
16:00～17:00	101	0	0	2	103	0	103	6	0	0	1	7	0	7
17:00～18:00	43	0	0	0	43	0	43	6	0	0	0	6	0	6
18:00～19:00	18	0	0	0	18	0	18	8	0	0	0	8	0	8
19:00～20:00	22	0	0	0	22	0	22	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	18	0	0	0	18	0	18	2	0	0	0	2	0	2
21:00～22:00	17	0	0	0	17	0	17	1	0	0	0	1	0	1
合計	1,722	0	0	16	1,738	0	1,738	215	0	0	8	223	0	223

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	396	0	0	3	399	20	419	4,130	0	0	25	4,155	1,008	5,163
06:00～07:00	46	0	0	0	46	0	46	606	0	0	0	606	0	606
07:00～08:00	59	0	0	3	62	0	62	1,101	0	0	25	1,126	0	1,126
08:00～09:00	20	0	0	0	20	10	30	416	0	0	0	416	0	416
09:00～10:00	26	0	0	0	26	0	26	196	0	0	0	196	257	453
10:00～11:00	47	0	0	0	47	0	47	174	0	0	0	174	208	382
11:00～12:00	29	0	0	0	29	0	29	174	0	0	0	174	120	294
12:00～13:00	28	0	0	0	28	0	28	179	0	0	0	179	130	309
13:00～14:00	41	0	0	0	41	0	41	173	0	0	0	173	200	373
14:00～15:00	18	0	0	0	18	0	18	175	0	0	0	175	93	268
15:00～16:00	22	0	0	0	22	0	22	213	0	0	0	213	0	213
16:00～17:00	32	0	0	0	32	0	32	147	0	0	0	147	0	147
17:00～18:00	19	0	0	0	19	0	19	195	0	0	0	195	0	195
18:00～19:00	3	0	0	0	3	0	3	145	0	0	0	145	0	145
19:00～20:00	1	0	0	0	1	10	11	90	0	0	0	90	0	90
20:00～21:00	4	0	0	0	4	0	4	68	0	0	0	68	0	68
21:00～22:00	1	0	0	0	1	0	1	78	0	0	0	78	0	78
合計	396	0	0	3	399	20	419	4,130	0	0	25	4,155	1,008	5,163

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16時間交通量は、日交通量に16時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	593	0	0	19	612	0	612	265	0	0	6	271	0	271
06:00～07:00	20	0	0	0	20	0	20	1	0	0	0	1	0	1
07:00～08:00	21	0	0	0	21	0	21	3	0	0	0	3	0	3
08:00～09:00	46	0	0	2	48	0	48	2	0	0	1	3	0	3
09:00～10:00	58	0	0	2	60	0	60	31	0	0	1	32	0	32
10:00～11:00	47	0	0	2	49	0	49	38	0	0	1	39	0	39
11:00～12:00	63	0	0	2	65	0	65	28	0	0	1	29	0	29
12:00～13:00	25	0	0	0	25	0	25	7	0	0	0	7	0	7
13:00～14:00	64	0	0	2	66	0	66	33	0	0	1	34	0	34
14:00～15:00	75	0	0	2	77	0	77	28	0	0	1	29	0	29
15:00～16:00	51	0	0	2	53	0	53	32	0	0	1	33	0	33
16:00～17:00	49	0	0	2	51	0	51	30	0	0	1	31	0	31
17:00～18:00	48	0	0	0	48	0	48	11	0	0	0	11	0	11
18:00～19:00	12	0	0	0	12	0	12	12	0	0	0	12	0	12
19:00～20:00	9	0	0	0	9	0	9	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	2	0	0	0	2	0	2	5	0	0	0	5	0	5
合計	593	0	0	16	609	0	609	265	0	0	8	273	0	273

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	148	0	0	3	151	20	171	1,603	0	32	25	1,660	1,008	2,668
06:00～07:00	3	0	0	0	3	0	3	28	0	0	0	28	0	28
07:00～08:00	1	0	0	3	4	0	4	43	0	0	0	43	0	43
08:00～09:00	4	0	0	0	4	10	14	54	0	0	0	54	0	54
09:00～10:00	25	0	0	0	25	0	25	36	0	0	0	36	0	36
10:00～11:00	6	0	0	0	6	0	6	76	0	0	0	76	0	76
11:00～12:00	19	0	0	0	19	0	19	72	0	0	0	72	0	72
12:00～13:00	14	0	0	0	14	0	14	52	0	2	0	54	16	70
13:00～14:00	3	0	0	0	3	0	3	81	0	6	0	87	128	215
14:00～15:00	18	0	0	0	18	0	18	80	0	8	0	88	200	288
15:00～16:00	20	0	0	0	20	0	20	128	0	3	0	131	221	352
16:00～17:00	6	0	0	0	6	0	6	287	0	5	0	292	210	502
17:00～18:00	19	0	0	0	19	0	19	350	0	5	13	368	120	488
18:00～19:00	7	0	0	0	7	0	7	158	0	3	13	174	113	287
19:00～20:00	0	0	0	0	0	10	10	95	0	0	0	95	0	95
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	52	0	0	0	52	0	52
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11	0	11
合計	148	0	0	3	151	20	171	1,603	0	32	26	1,661	1,008	2,669

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	西行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	575	0	0	19	594	0	594	238	0	0	6	244	0	244
06:00～07:00	27	0	0	0	27	0	27	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	68	0	0	0	68	0	68	13	0	0	0	13	0	13
08:00～09:00	61	0	0	2	63	0	63	2	0	0	1	3	0	3
09:00～10:00	52	0	0	2	54	0	54	31	0	0	1	32	0	32
10:00～11:00	49	0	0	2	51	0	51	17	0	0	1	18	0	18
11:00～12:00	58	0	0	2	60	0	60	16	0	0	1	17	0	17
12:00～13:00	44	0	0	0	44	0	44	16	0	0	0	16	0	16
13:00～14:00	50	0	0	2	52	0	52	15	0	0	1	16	0	16
14:00～15:00	72	0	0	2	74	0	74	36	0	0	1	37	0	37
15:00～16:00	38	0	0	2	40	0	40	35	0	0	1	36	0	36
16:00～17:00	27	0	0	2	29	0	29	15	0	0	1	16	0	16
17:00～18:00	9	0	0	0	9	0	9	5	0	0	0	5	0	5
18:00～19:00	9	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	3	0	3
19:00～20:00	5	0	0	0	5	0	5	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	2	0	0	0	2	0	2	15	0	0	0	15	0	15
21:00～22:00	4	0	0	0	4	0	4	9	0	0	0	9	0	9
合計	575	0	0	16	591	0	591	238	0	0	8	246	0	246

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	西行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	148	0	0	3	151	20	171	1,648	0	32	25	1,705	1,008	2,713
06:00～07:00	13	0	0	0	13	0	13	230	0	0	0	230	0	230
07:00～08:00	13	0	0	3	16	0	16	580	0	0	25	605	0	605
08:00～09:00	7	0	0	0	7	10	17	262	0	0	0	262	0	262
09:00～10:00	42	0	0	0	42	0	42	67	0	2	0	69	257	326
10:00～11:00	3	0	0	0	3	0	3	92	0	6	0	98	208	306
11:00～12:00	11	0	0	0	11	0	11	46	0	8	0	54	120	174
12:00～13:00	14	0	0	0	14	0	14	48	0	3	0	51	130	181
13:00～14:00	4	0	0	0	4	0	4	66	0	5	0	71	200	271
14:00～15:00	13	0	0	0	13	0	13	55	0	5	0	60	93	153
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	40	0	3	0	43	0	43
16:00～17:00	4	0	0	0	4	0	4	69	0	0	0	69	0	69
17:00～18:00	2	0	0	0	2	0	2	25	0	0	0	25	0	25
18:00～19:00	2	0	0	0	2	0	2	24	0	0	0	24	0	24
19:00～20:00	2	0	0	0	2	10	12	19	0	0	0	19	0	19
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	20	0	20
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	5
合計	148	0	0	3	151	20	171	1,648	0	32	25	1,705	1,008	2,713

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

２．休　日

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	166	0	0	0	166	0	166	134	0	0	0	134	0	134
06:00～07:00	7	0	0	0	7	0	7	9	0	0	0	9	0	9
07:00～08:00	9	0	0	0	9	0	9	6	0	0	0	6	0	6
08:00～09:00	6	0	0	0	6	0	6	9	0	0	0	9	0	9
09:00～10:00	4	0	0	0	4	0	4	16	0	0	0	16	0	16
10:00～11:00	19	0	0	0	19	0	19	8	0	0	0	8	0	8
11:00～12:00	24	0	0	0	24	0	24	5	0	0	0	5	0	5
12:00～13:00	9	0	0	0	9	0	9	6	0	0	0	6	0	6
13:00～14:00	12	0	0	0	12	0	12	4	0	0	0	4	0	4
14:00～15:00	1	0	0	0	1	0	1	12	0	0	0	12	0	12
15:00～16:00	12	0	0	0	12	0	12	10	0	0	0	10	0	10
16:00～17:00	15	0	0	0	15	0	15	3	0	0	0	3	0	3
17:00～18:00	9	0	0	0	9	0	9	8	0	0	0	8	0	8
18:00～19:00	5	0	0	0	5	0	5	16	0	0	0	16	0	16
19:00～20:00	7	0	0	0	7	0	7	13	0	0	0	13	0	13
20:00～21:00	18	0	0	0	18	0	18	5	0	0	0	5	0	5
21:00～22:00	9	0	0	0	9	0	9	4	0	0	0	4	0	4
合　計	166	0	0	0	166	0	166	134	0	0	0	134	0	134

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等工事関係車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	346	0	0	0	346	20	366	6,658	19	0	0	6,677	1,524	8,201
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	33	0	33
07:00～08:00	2	0	0	0	2	0	2	83	−3	0	0	80	0	80
08:00～09:00	7	0	0	0	7	10	17	151	−15	0	0	136	0	136
09:00～10:00	11	0	0	0	11	0	11	206	−16	0	0	190	0	190
10:00～11:00	9	0	0	0	9	0	9	183	2	0	0	185	0	185
11:00～12:00	4	0	0	0	4	0	4	360	160	0	0	520	0	520
12:00～13:00	23	0	0	0	23	0	23	556	227	0	0	783	24	807
13:00～14:00	13	0	0	0	13	0	13	641	239	0	0	880	194	1,074
14:00～15:00	15	0	0	0	15	0	15	699	185	0	0	884	303	1,187
15:00～16:00	44	0	0	0	44	0	44	768	−13	0	0	755	334	1,089
16:00～17:00	49	0	0	0	49	0	49	982	−164	0	0	818	317	1,135
17:00～18:00	61	0	0	0	61	0	61	1,001	−400	0	0	601	181	782
18:00～19:00	54	0	0	0	54	0	54	477	−135	0	0	342	171	513
19:00～20:00	29	0	0	0	29	10	39	212	−37	0	0	175	0	175
20:00～21:00	17	0	0	0	17	0	17	173	−10	0	0	163	0	163
21:00～22:00	8	0	0	0	8	0	8	133	0	0	0	133	0	133
合　計	346	0	0	0	346	20	366	6,658	20	0	0	6,678	1,524	8,202

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.1

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	175	0	0	0	175	0	175	117	0	0	0	117	0	117
06:00～07:00	12	0	0	0	12	0	12	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	11	0	0	0	11	0	11	5	0	0	0	5	0	5
08:00～09:00	10	0	0	0	10	0	10	9	0	0	0	9	0	9
09:00～10:00	18	0	0	0	18	0	18	9	0	0	0	9	0	9
10:00～11:00	14	0	0	0	14	0	14	15	0	0	0	15	0	15
11:00～12:00	9	0	0	0	9	0	9	6	0	0	0	6	0	6
12:00～13:00	7	0	0	0	7	0	7	6	0	0	0	6	0	6
13:00～14:00	11	0	0	0	11	0	11	7	0	0	0	7	0	7
14:00～15:00	10	0	0	0	10	0	10	9	0	0	0	9	0	9
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	9	0	0	0	9	0	9
16:00～17:00	13	0	0	0	13	0	13	5	0	0	0	5	0	5
17:00～18:00	8	0	0	0	8	0	8	7	0	0	0	7	0	7
18:00～19:00	9	0	0	0	9	0	9	15	0	0	0	15	0	15
19:00～20:00	8	0	0	0	8	0	8	6	0	0	0	6	0	6
20:00～21:00	8	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	9	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	3	0	3
合計	175	0	0	0	175	0	175	117	0	0	0	117	0	117

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	567	0	0	0	567	20	587	6,063	-327	0	0	5,736	1,524	7,260
06:00～07:00	52	0	0	0	52	0	52	229	411	0	0	640	0	640
07:00～08:00	85	0	0	0	85	0	85	456	127	0	0	583	0	583
08:00～09:00	84	0	0	0	84	10	94	653	-283	0	0	370	0	370
09:00～10:00	53	0	0	0	53	0	53	797	-254	0	0	543	389	932
10:00～11:00	26	0	0	0	26	0	26	669	2	0	0	671	316	987
11:00～12:00	41	0	0	0	41	0	41	524	37	0	0	561	181	742
12:00～13:00	35	0	0	0	35	0	35	498	-16	0	0	482	196	678
13:00～14:00	42	0	0	0	42	0	42	521	-135	0	0	386	302	688
14:00～15:00	25	0	0	0	25	0	25	506	-122	0	0	384	140	524
15:00～16:00	26	0	0	0	26	0	26	380	-71	0	0	309	0	309
16:00～17:00	36	0	0	0	36	0	36	308	-19	0	0	289	0	289
17:00～18:00	27	0	0	0	27	0	27	180	-2	0	0	178	0	178
18:00～19:00	12	0	0	0	12	0	12	132	-1	0	0	131	0	131
19:00～20:00	12	0	0	0	12	10	22	81	-1	0	0	80	0	80
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	63	0	0	0	63	0	63
21:00～22:00	8	0	0	0	8	0	8	66	0	0	0	66	0	66
合計	567	0	0	0	567	20	587	6,063	-327	0	0	5,736	1,524	7,260

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	51	0	0	0	51	0	51	39	0	0	0	39	0	39
06:00～07:00	2	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	1	0	1
07:00～08:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
08:00～09:00	18	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0
09:00～10:00	3	0	0	0	3	0	3	1	0	0	0	1	0	1
10:00～11:00	8	0	0	0	8	0	8	2	0	0	0	2	0	2
11:00～12:00	4	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	2
13:00～14:00	2	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	1	0	1
14:00～15:00	3	0	0	0	3	0	3	1	0	0	0	1	0	1
15:00～16:00	3	0	0	0	3	0	3	3	0	0	0	3	0	3
16:00～17:00	5	0	0	0	5	0	5	3	0	0	0	3	0	3
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	10	0	10
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	4
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	5
20:00～21:00	2	0	0	0	2	0	2	3	0	0	0	3	0	3
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	51	0	0	0	51	0	51	39	0	0	0	39	0	39

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	29	0	0	0	29	20	49	1,338	1,622	328	0	3,288	1,524	4,812
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11	0	11
07:00～08:00	3	0	0	0	3	0	3	12	0	0	0	12	0	12
08:00～09:00	0	0	0	0	0	10	10	34	−2	0	0	32	0	32
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	0	37	−3	0	0	34	0	34
10:00～11:00	1	0	0	0	1	0	1	40	27	0	0	67	0	67
11:00～12:00	1	0	0	0	1	0	1	44	231	0	0	275	0	275
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	131	358	16	0	505	24	529
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	0	98	394	66	0	558	194	752
14:00～15:00	6	0	0	0	6	0	6	103	367	82	0	552	303	855
15:00～16:00	8	0	0	0	8	0	8	118	189	33	0	340	334	674
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	0	206	156	49	0	411	317	728
17:00～18:00	3	0	0	0	3	0	3	312	−65	49	0	296	181	477
18:00～19:00	6	0	0	0	6	0	6	111	−22	33	0	122	171	293
19:00～20:00	1	0	0	0	1	10	11	38	−6	0	0	32	0	32
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	22	−2	0	0	20	0	20
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	0	21	0	21
合計	29	0	0	0	29	20	49	1,338	1,622	328	0	3,288	1,524	4,812

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	22	0	0	0	22	0	22	80	0	0	0	80	0	80
06:00～07:00	1	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	2	0	2
07:00～08:00	5	0	0	0	5	0	5	2	0	0	0	2	0	2
08:00～09:00	1	0	0	0	1	0	1	6	0	0	0	6	0	6
09:00～10:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
10:00～11:00	5	0	0	0	5	0	5	2	0	0	0	2	0	2
11:00～12:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
12:00～13:00	1	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	2	0	2
13:00～14:00	2	0	0	0	2	0	2	2	0	0	0	2	0	2
14:00～15:00	1	0	0	0	1	0	1	16	0	0	0	16	0	16
15:00～16:00	1	0	0	0	1	0	1	7	0	0	0	7	0	7
16:00～17:00	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1
17:00～18:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	4
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	6
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17	0	17
21:00～22:00	1	0	0	0	1	0	1	4	0	0	0	4	0	4
合計	22	0	0	0	22	0	22	80	0	0	0	80	0	80

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等工事関係車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	26	0	0	0	26	20	46	1,342	1,093	328	0	2,763	1,524	4,287
06:00～07:00	1	0	0	0	1	0	1	81	463	0	0	544	0	544
07:00～08:00	7	0	0	0	7	0	7	151	300	0	0	451	0	451
08:00～09:00	4	0	0	0	4	10	14	200	38	0	0	238	0	238
09:00～10:00	1	0	0	0	1	0	1	208	62	16	0	286	389	675
10:00～11:00	1	0	0	0	1	0	1	139	158	66	0	363	316	679
11:00～12:00	2	0	0	0	2	0	2	89	125	82	0	296	181	477
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	104	58	33	0	195	196	391
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	0	103	−32	49	0	120	302	422
14:00～15:00	5	0	0	0	5	0	5	64	−45	49	0	68	140	208
15:00～16:00	2	0	0	0	2	0	2	66	−26	33	0	73	0	73
16:00～17:00	1	0	0	0	1	0	1	57	−7	0	0	50	0	50
17:00～18:00	1	0	0	0	1	0	1	24	−1	0	0	23	0	23
18:00～19:00	1	0	0	0	1	0	1	18	0	0	0	18	0	18
19:00～20:00	0	0	0	0	0	10	10	13	0	0	0	13	0	13
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11	0	11
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	14	0	14
合計	26	0	0	0	26	20	46	1,342	1,093	328	0	2,763	1,524	4,287

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

【全区域供用時】

1．平　日

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	1,452	0	0	0	1,452	0	1,452	680	0	0	0	680	0	680
06:00～07:00	77	0	0	0	77	0	77	32	0	0	0	32	0	32
07:00～08:00	86	0	0	0	86	0	86	36	0	0	0	36	0	36
08:00～09:00	124	0	0	0	124	0	124	32	0	0	0	32	0	32
09:00～10:00	147	0	0	0	147	0	147	88	0	0	0	88	0	88
10:00～11:00	126	0	0	0	126	0	126	68	0	0	0	68	0	68
11:00～12:00	140	0	0	0	140	0	140	67	0	0	0	67	0	67
12:00～13:00	74	0	0	0	74	0	74	37	0	0	0	37	0	37
13:00～14:00	134	0	0	0	134	0	134	55	0	0	0	55	0	55
14:00～15:00	136	0	0	0	136	0	136	56	0	0	0	56	0	56
15:00～16:00	133	0	0	0	133	0	133	58	0	0	0	58	0	58
16:00～17:00	112	0	0	0	112	0	112	54	0	0	0	54	0	54
17:00～18:00	66	0	0	0	66	0	66	38	0	0	0	38	0	38
18:00～19:00	39	0	0	0	39	0	39	35	0	0	0	35	0	35
19:00～20:00	23	0	0	0	23	0	23	11	0	0	0	11	0	11
20:00～21:00	21	0	0	0	21	0	21	5	0	0	0	5	0	5
21:00～22:00	14	0	0	0	14	0	14	8	0	0	0	8	0	8
合　計	1,452	0	0	0	1,452	0	1,452	680	0	0	0	680	0	680

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	341	0	0	0	341	20	361	3,599	0	0	379	3,978	1,008	4,986
06:00～07:00	5	0	0	0	5	0	5	61	0	0	0	61	0	61
07:00～08:00	12	0	0	0	12	0	12	162	0	0	0	162	0	162
08:00～09:00	22	0	0	0	22	10	32	181	0	0	0	181	0	181
09:00～10:00	19	0	0	0	19	0	19	139	0	0	0	139	0	139
10:00～11:00	16	0	0	0	16	0	16	143	0	0	5	148	0	148
11:00～12:00	29	0	0	0	29	0	29	152	0	0	20	172	0	172
12:00～13:00	17	0	0	0	17	0	17	175	0	0	40	215	16	231
13:00～14:00	35	0	0	0	35	0	35	147	0	0	52	199	128	327
14:00～15:00	19	0	0	0	19	0	19	201	0	0	39	240	200	440
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	265	0	0	43	308	221	529
16:00～17:00	44	0	0	0	44	0	44	459	0	0	53	512	210	722
17:00～18:00	77	0	0	0	77	0	77	616	0	0	50	666	120	786
18:00～19:00	11	0	0	0	11	0	11	436	0	0	37	473	113	586
19:00～20:00	10	0	0	0	10	10	20	229	0	0	23	252	0	252
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	152	0	0	16	168	0	168
21:00～22:00	4	0	0	0	4	0	4	81	0	0	0	81	0	81
合　計	341	0	0	0	341	20	361	3,599	0	0	378	3,977	1,008	4,985

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.1

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等供用車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等供用車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	1,722	0	0	0	1,722	0	1,722	215	0	0	0	215	0	215
06:00～07:00	126	0	0	0	126	0	126	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	165	0	0	0	165	0	165	8	0	0	0	8	0	8
08:00～09:00	150	0	0	0	150	0	150	5	0	0	0	5	0	5
09:00～10:00	190	0	0	0	190	0	190	31	0	0	0	31	0	31
10:00～11:00	164	0	0	0	164	0	164	16	0	0	0	16	0	16
11:00～12:00	141	0	0	0	141	0	141	31	0	0	0	31	0	31
12:00～13:00	144	0	0	0	144	0	144	5	0	0	0	5	0	5
13:00～14:00	151	0	0	0	151	0	151	20	0	0	0	20	0	20
14:00～15:00	163	0	0	0	163	0	163	35	0	0	0	35	0	35
15:00～16:00	109	0	0	0	109	0	109	31	0	0	0	31	0	31
16:00～17:00	101	0	0	0	101	0	101	6	0	0	0	6	0	6
17:00～18:00	43	0	0	0	43	0	43	6	0	0	0	6	0	6
18:00～19:00	18	0	0	0	18	0	18	8	0	0	0	8	0	8
19:00～20:00	22	0	0	0	22	0	22	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	18	0	0	0	18	0	18	2	0	0	0	2	0	2
21:00～22:00	17	0	0	0	17	0	17	1	0	0	0	1	0	1
合計	1,722	0	0	0	1,722	0	1,722	215	0	0	0	215	0	215

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等供用車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量	現況交通量	国際展示場利用車両	リニア・鉄道館供用車両	商業施設等供用車両	背景交通量	新施設関連車両	供用時交通量
	A	B			C=A+B	D	C＋D	A	B			C=A+B	D	C＋D
16時間交通量	396	0	0	0	396	20	416	4,130	0	0	379	4,509	1,008	5,517
06:00～07:00	46	0	0	0	46	0	46	606	0	0	0	606	0	606
07:00～08:00	59	0	0	0	59	0	59	1,101	0	0	0	1,101	0	1,101
08:00～09:00	20	0	0	0	20	10	30	416	0	0	0	416	0	416
09:00～10:00	26	0	0	0	26	0	26	196	0	0	18	214	257	471
10:00～11:00	47	0	0	0	47	0	47	174	0	0	45	219	208	427
11:00～12:00	29	0	0	0	29	0	29	174	0	0	43	217	120	337
12:00～13:00	28	0	0	0	28	0	28	179	0	0	48	227	130	357
13:00～14:00	41	0	0	0	41	0	41	173	0	0	41	214	200	414
14:00～15:00	18	0	0	0	18	0	18	175	0	0	41	216	93	309
15:00～16:00	22	0	0	0	22	0	22	213	0	0	48	261	0	261
16:00～17:00	32	0	0	0	32	0	32	147	0	0	60	207	0	207
17:00～18:00	19	0	0	0	19	0	19	195	0	0	16	211	0	211
18:00～19:00	3	0	0	0	3	0	3	145	0	0	16	161	0	161
19:00～20:00	1	0	0	0	1	10	11	90	0	0	4	94	0	94
20:00～21:00	4	0	0	0	4	0	4	68	0	0	0	68	0	68
21:00～22:00	1	0	0	0	1	0	1	78	0	0	0	78	0	78
合計	396	0	0	0	396	20	416	4,130	0	0	380	4,510	1,008	5,518

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	東行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	593	0	0	0	593	0	593	265	0	0	0	265	0	265
06:00～07:00	20	0	0	0	20	0	20	1	0	0	0	1	0	1
07:00～08:00	21	0	0	0	21	0	21	3	0	0	0	3	0	3
08:00～09:00	46	0	0	0	46	0	46	2	0	0	0	2	0	2
09:00～10:00	58	0	0	0	58	0	58	31	0	0	0	31	0	31
10:00～11:00	47	0	0	0	47	0	47	38	0	0	0	38	0	38
11:00～12:00	63	0	0	0	63	0	63	28	0	0	0	28	0	28
12:00～13:00	25	0	0	0	25	0	25	7	0	0	0	7	0	7
13:00～14:00	64	0	0	0	64	0	64	33	0	0	0	33	0	33
14:00～15:00	75	0	0	0	75	0	75	28	0	0	0	28	0	28
15:00～16:00	51	0	0	0	51	0	51	32	0	0	0	32	0	32
16:00～17:00	49	0	0	0	49	0	49	30	0	0	0	30	0	30
17:00～18:00	48	0	0	0	48	0	48	11	0	0	0	11	0	11
18:00～19:00	12	0	0	0	12	0	12	12	0	0	0	12	0	12
19:00～20:00	9	0	0	0	9	0	9	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	2	0	0	0	2	0	2	5	0	0	0	5	0	5
合計	593	0	0	0	593	0	593	265	0	0	0	265	0	265

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	東行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	148	0	0	0	148	20	168	1,603	0	32	379	2,014	1,008	3,022
06:00～07:00	3	0	0	0	3	0	3	28	0	0	0	28	0	28
07:00～08:00	1	0	0	0	1	0	1	43	0	0	0	43	0	43
08:00～09:00	4	0	0	0	4	10	14	54	0	0	0	54	0	54
09:00～10:00	25	0	0	0	25	0	25	36	0	0	0	36	0	36
10:00～11:00	6	0	0	0	6	0	6	76	0	0	5	81	0	81
11:00～12:00	19	0	0	0	19	0	19	72	0	0	20	92	0	92
12:00～13:00	14	0	0	0	14	0	14	52	0	2	40	94	16	110
13:00～14:00	3	0	0	0	3	0	3	81	0	6	52	139	128	267
14:00～15:00	18	0	0	0	18	0	18	80	0	8	39	127	200	327
15:00～16:00	20	0	0	0	20	0	20	128	0	3	43	174	221	395
16:00～17:00	6	0	0	0	6	0	6	287	0	5	53	345	210	555
17:00～18:00	19	0	0	0	19	0	19	350	0	5	50	405	120	525
18:00～19:00	7	0	0	0	7	0	7	158	0	3	37	198	113	311
19:00～20:00	0	0	0	0	0	10	10	95	0	0	23	118	0	118
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	52	0	0	16	68	0	68
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11	0	11
合計	148	0	0	0	148	20	168	1,603	0	32	378	2,013	1,008	3,021

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	西行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	575	0	0	0	575	0	575	238	0	0	0	238	0	238
06:00～07:00	27	0	0	0	27	0	27	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	68	0	0	0	68	0	68	13	0	0	0	13	0	13
08:00～09:00	61	0	0	0	61	0	61	2	0	0	0	2	0	2
09:00～10:00	52	0	0	0	52	0	52	31	0	0	0	31	0	31
10:00～11:00	49	0	0	0	49	0	49	17	0	0	0	17	0	17
11:00～12:00	58	0	0	0	58	0	58	16	0	0	0	16	0	16
12:00～13:00	44	0	0	0	44	0	44	16	0	0	0	16	0	16
13:00～14:00	50	0	0	0	50	0	50	15	0	0	0	15	0	15
14:00～15:00	72	0	0	0	72	0	72	36	0	0	0	36	0	36
15:00～16:00	38	0	0	0	38	0	38	35	0	0	0	35	0	35
16:00～17:00	27	0	0	0	27	0	27	15	0	0	0	15	0	15
17:00～18:00	9	0	0	0	9	0	9	5	0	0	0	5	0	5
18:00～19:00	9	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	3	0	3
19:00～20:00	5	0	0	0	5	0	5	4	0	0	0	4	0	4
20:00～21:00	2	0	0	0	2	0	2	15	0	0	0	15	0	15
21:00～22:00	4	0	0	0	4	0	4	9	0	0	0	9	0	9
合計	575	0	0	0	575	0	575	238	0	0	0	238	0	238

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	西行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	148	0	0	0	148	20	168	1,648	0	32	379	2,059	1,008	3,067
06:00～07:00	13	0	0	0	13	0	13	230	0	0	0	230	0	230
07:00～08:00	13	0	0	0	13	0	13	580	0	0	0	580	0	580
08:00～09:00	7	0	0	0	7	10	17	262	0	0	0	262	0	262
09:00～10:00	42	0	0	0	42	0	42	67	0	2	18	87	257	344
10:00～11:00	3	0	0	0	3	0	3	92	0	6	45	143	208	351
11:00～12:00	11	0	0	0	11	0	11	46	0	8	43	97	120	217
12:00～13:00	14	0	0	0	14	0	14	48	0	3	48	99	130	229
13:00～14:00	4	0	0	0	4	0	4	66	0	5	41	112	200	312
14:00～15:00	13	0	0	0	13	0	13	55	0	5	41	101	93	194
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	40	0	3	48	91	0	91
16:00～17:00	4	0	0	0	4	0	4	69	0	0	60	129	0	129
17:00～18:00	2	0	0	0	2	0	2	25	0	0	16	41	0	41
18:00～19:00	2	0	0	0	2	0	2	24	0	0	16	40	0	40
19:00～20:00	2	0	0	0	2	10	12	19	0	0	4	23	0	23
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	20	0	0	0	20	0	20
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	5
合計	148	0	0	0	148	20	168	1,648	0	32	380	2,060	1,008	3,068

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

２．休　日

No.1　　単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	166	0	0	0	166	0	166	134	0	0	0	134	0	134
06:00～07:00	7	0	0	0	7	0	7	9	0	0	0	9	0	9
07:00～08:00	9	0	0	0	9	0	9	6	0	0	0	6	0	6
08:00～09:00	6	0	0	0	6	0	6	9	0	0	0	9	0	9
09:00～10:00	4	0	0	0	4	0	4	16	0	0	0	16	0	16
10:00～11:00	19	0	0	0	19	0	19	8	0	0	0	8	0	8
11:00～12:00	24	0	0	0	24	0	24	5	0	0	0	5	0	5
12:00～13:00	9	0	0	0	9	0	9	6	0	0	0	6	0	6
13:00～14:00	12	0	0	0	12	0	12	4	0	0	0	4	0	4
14:00～15:00	1	0	0	0	1	0	1	12	0	0	0	12	0	12
15:00～16:00	12	0	0	0	12	0	12	10	0	0	0	10	0	10
16:00～17:00	15	0	0	0	15	0	15	3	0	0	0	3	0	3
17:00～18:00	9	0	0	0	9	0	9	8	0	0	0	8	0	8
18:00～19:00	5	0	0	0	5	0	5	16	0	0	0	16	0	16
19:00～20:00	7	0	0	0	7	0	7	13	0	0	0	13	0	13
20:00～21:00	18	0	0	0	18	0	18	5	0	0	0	5	0	5
21:00～22:00	9	0	0	0	9	0	9	4	0	0	0	4	0	4
合　計	166	0	0	0	166	0	166	134	0	0	0	134	0	134

単位：台/時

項目 / 時間帯	北行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	北行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	346	0	0	0	346	20	366	6,658	19	0	3,780	10,457	1,524	11,981
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	0	33	0	0	0	33	0	33
07:00～08:00	2	0	0	0	2	0	2	83	−3	0	0	80	0	80
08:00～09:00	7	0	0	0	7	10	17	151	−15	0	0	136	0	136
09:00～10:00	11	0	0	0	11	0	11	206	−16	0	1	191	0	191
10:00～11:00	9	0	0	0	9	0	9	183	2	0	25	210	0	210
11:00～12:00	4	0	0	0	4	0	4	360	160	0	104	624	0	624
12:00～13:00	23	0	0	0	23	0	23	556	227	0	226	1,009	24	1,033
13:00～14:00	13	0	0	0	13	0	13	641	239	0	330	1,210	194	1,404
14:00～15:00	15	0	0	0	15	0	15	699	185	0	357	1,241	303	1,544
15:00～16:00	44	0	0	0	44	0	44	768	−13	0	501	1,256	334	1,590
16:00～17:00	49	0	0	0	49	0	49	982	−164	0	661	1,479	317	1,796
17:00～18:00	61	0	0	0	61	0	61	1,001	−400	0	650	1,251	181	1,432
18:00～19:00	54	0	0	0	54	0	54	477	−135	0	454	796	171	967
19:00～20:00	29	0	0	0	29	10	39	212	−37	0	236	411	0	411
20:00～21:00	17	0	0	0	17	0	17	173	−10	0	159	322	0	322
21:00～22:00	8	0	0	0	8	0	8	133	0	0	76	209	0	209
合　計	346	0	0	0	346	20	366	6,658	20	0	3,780	10,458	1,524	11,982

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.1

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	南行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	175	0	0	0	175	0	175	117	0	0	0	117	0	117
06:00～07:00	12	0	0	0	12	0	12	6	0	0	0	6	0	6
07:00～08:00	11	0	0	0	11	0	11	5	0	0	0	5	0	5
08:00～09:00	10	0	0	0	10	0	10	9	0	0	0	9	0	9
09:00～10:00	18	0	0	0	18	0	18	9	0	0	0	9	0	9
10:00～11:00	14	0	0	0	14	0	14	15	0	0	0	15	0	15
11:00～12:00	9	0	0	0	9	0	9	6	0	0	0	6	0	6
12:00～13:00	7	0	0	0	7	0	7	6	0	0	0	6	0	6
13:00～14:00	11	0	0	0	11	0	11	7	0	0	0	7	0	7
14:00～15:00	10	0	0	0	10	0	10	9	0	0	0	9	0	9
15:00～16:00	18	0	0	0	18	0	18	9	0	0	0	9	0	9
16:00～17:00	13	0	0	0	13	0	13	5	0	0	0	5	0	5
17:00～18:00	8	0	0	0	8	0	8	7	0	0	0	7	0	7
18:00～19:00	9	0	0	0	9	0	9	15	0	0	0	15	0	15
19:00～20:00	8	0	0	0	8	0	8	6	0	0	0	6	0	6
20:00～21:00	8	0	0	0	8	0	8	0	0	0	0	0	0	0
21:00～22:00	9	0	0	0	9	0	9	3	0	0	0	3	0	3
合計	175	0	0	0	175	0	175	117	0	0	0	117	0	117

単位：台/時

項目 / 時間帯	南行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	南行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	567	0	0	0	567	20	587	6,063	-327	0	3,781	9,517	1,524	11,041
06:00～07:00	52	0	0	0	52	0	52	229	411	0	0	640	0	640
07:00～08:00	85	0	0	0	85	0	85	456	127	0	0	583	0	583
08:00～09:00	84	0	0	0	84	10	94	653	-283	0	0	370	0	370
09:00～10:00	53	0	0	0	53	0	53	797	-254	0	256	799	389	1,188
10:00～11:00	26	0	0	0	26	0	26	669	2	0	398	1,069	316	1,385
11:00～12:00	41	0	0	0	41	0	41	524	37	0	323	884	181	1,065
12:00～13:00	35	0	0	0	35	0	35	498	-16	0	383	865	196	1,061
13:00～14:00	42	0	0	0	42	0	42	521	-135	0	480	866	302	1,168
14:00～15:00	25	0	0	0	25	0	25	506	-122	0	610	994	140	1,134
15:00～16:00	26	0	0	0	26	0	26	380	-71	0	536	845	0	845
16:00～17:00	36	0	0	0	36	0	36	308	-19	0	331	620	0	620
17:00～18:00	27	0	0	0	27	0	27	180	-2	0	201	379	0	379
18:00～19:00	12	0	0	0	12	0	12	132	-1	0	156	287	0	287
19:00～20:00	12	0	0	0	12	10	22	81	-1	0	78	158	0	158
20:00～21:00	3	0	0	0	3	0	3	63	0	0	29	92	0	92
21:00～22:00	8	0	0	0	8	0	8	66	0	0	0	66	0	66
合計	567	0	0	0	567	20	587	6,063	-327	0	3,781	9,517	1,524	11,041

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き 大型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	東行き 中型車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	51	0	0	0	51	0	51	39	0	0	0	39	0	39
06:00～07:00	2	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	1	0	1
07:00～08:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
08:00～09:00	18	0	0	0	18	0	18	0	0	0	0	0	0	0
09:00～10:00	3	0	0	0	3	0	3	1	0	0	0	1	0	1
10:00～11:00	8	0	0	0	8	0	8	2	0	0	0	2	0	2
11:00～12:00	4	0	0	0	4	0	4	0	0	0	0	0	0	0
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	2	0	2
13:00～14:00	2	0	0	0	2	0	2	1	0	0	0	1	0	1
14:00～15:00	3	0	0	0	3	0	3	1	0	0	0	1	0	1
15:00～16:00	3	0	0	0	3	0	3	3	0	0	0	3	0	3
16:00～17:00	5	0	0	0	5	0	5	3	0	0	0	3	0	3
17:00～18:00	0	0	0	0	0	0	0	10	0	0	0	10	0	10
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	4
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	5	0	0	0	5	0	5
20:00～21:00	2	0	0	0	2	0	2	3	0	0	0	3	0	3
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
合計	51	0	0	0	51	0	51	39	0	0	0	39	0	39

単位：台/時

項目 / 時間帯	東行き 小型貨物車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	東行き 乗用車 現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	29	0	0	0	29	20	49	1,338	1,622	328	3,780	7,068	1,524	8,592
06:00～07:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	0	11	0	11
07:00～08:00	3	0	0	0	3	0	3	12	0	0	0	12	0	12
08:00～09:00	0	0	0	0	0	10	10	34	−2	0	0	32	0	32
09:00～10:00	0	0	0	0	0	0	0	37	−3	0	1	35	0	35
10:00～11:00	1	0	0	0	1	0	1	40	27	0	25	92	0	92
11:00～12:00	1	0	0	0	1	0	1	44	231	0	104	379	0	379
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	131	358	16	226	731	24	755
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	0	98	394	66	330	888	194	1,082
14:00～15:00	6	0	0	0	6	0	6	103	367	82	357	909	303	1,212
15:00～16:00	8	0	0	0	8	0	8	118	189	33	501	841	334	1,175
16:00～17:00	0	0	0	0	0	0	0	206	156	49	661	1,072	317	1,389
17:00～18:00	3	0	0	0	3	0	3	312	−65	49	650	946	181	1,127
18:00～19:00	6	0	0	0	6	0	6	111	−22	33	454	576	171	747
19:00～20:00	1	0	0	0	1	10	11	38	−6	0	236	268	0	268
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	22	−2	0	159	179	0	179
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	21	0	0	76	97	0	97
合計	29	0	0	0	29	20	49	1,338	1,622	328	3,780	7,068	1,524	8,592

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

No.2

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き													
	大型車							中型車						
	現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	22	0	0	0	22	0	22	80	0	0	0	80	0	80
06:00～07:00	1	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	2	0	2
07:00～08:00	5	0	0	0	5	0	5	2	0	0	0	2	0	2
08:00～09:00	1	0	0	0	1	0	1	6	0	0	0	6	0	6
09:00～10:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
10:00～11:00	5	0	0	0	5	0	5	2	0	0	0	2	0	2
11:00～12:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
12:00～13:00	1	0	0	0	1	0	1	2	0	0	0	2	0	2
13:00～14:00	2	0	0	0	2	0	2	2	0	0	0	2	0	2
14:00～15:00	1	0	0	0	1	0	1	16	0	0	0	16	0	16
15:00～16:00	1	0	0	0	1	0	1	7	0	0	0	7	0	7
16:00～17:00	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	0	1	0	1
17:00～18:00	1	0	0	0	1	0	1	3	0	0	0	3	0	3
18:00～19:00	0	0	0	0	0	0	0	4	0	0	0	4	0	4
19:00～20:00	0	0	0	0	0	0	0	6	0	0	0	6	0	6
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	17	0	0	0	17	0	17
21:00～22:00	1	0	0	0	1	0	1	4	0	0	0	4	0	4
合計	22	0	0	0	22	0	22	80	0	0	0	80	0	80

単位：台/時

項目 / 時間帯	西行き													
	小型貨物車							乗用車						
	現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D	現況交通量 A	国際展示場利用車両 B	リニア・鉄道館供用車両 B	商業施設等供用車両 B	背景交通量 C=A+B	新施設関連車両 D	供用時交通量 C＋D
16時間交通量	26	0	0	0	26	20	46	1,342	1,093	328	3,781	6,544	1,524	8,068
06:00～07:00	1	0	0	0	1	0	1	81	463	0	0	544	0	544
07:00～08:00	7	0	0	0	7	0	7	151	300	0	0	451	0	451
08:00～09:00	4	0	0	0	4	10	14	200	38	0	0	238	0	238
09:00～10:00	1	0	0	0	1	0	1	208	62	16	256	542	389	931
10:00～11:00	1	0	0	0	1	0	1	139	158	66	398	761	316	1,077
11:00～12:00	2	0	0	0	2	0	2	89	125	82	323	619	181	800
12:00～13:00	0	0	0	0	0	0	0	104	58	33	383	578	196	774
13:00～14:00	0	0	0	0	0	0	0	103	−32	49	480	600	302	902
14:00～15:00	5	0	0	0	5	0	5	64	−45	49	610	678	140	818
15:00～16:00	2	0	0	0	2	0	2	66	−26	33	536	609	0	609
16:00～17:00	1	0	0	0	1	0	1	57	−7	0	331	381	0	381
17:00～18:00	1	0	0	0	1	0	1	24	−1	0	201	224	0	224
18:00～19:00	1	0	0	0	1	0	1	18	0	0	156	174	0	174
19:00～20:00	0	0	0	0	0	10	10	13	0	0	78	91	0	91
20:00～21:00	0	0	0	0	0	0	0	11	0	0	29	40	0	40
21:00～22:00	0	0	0	0	0	0	0	14	0	0	0	14	0	14
合計	26	0	0	0	26	20	46	1,342	1,093	328	3,781	6,544	1,524	8,068

注）現況交通量以外の時間交通量は、日交通量から時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。また、16 時間交通量は、日交通量に 16 時間分の時間変動係数を用いて算出し、端数処理を行っている。このため、16 時間交通量と時間交通量の合計は一致しない。なお、日交通量を時間交通量に配分した際、日交通量に台数があっても時間交通量が「0」になる場合には、「1」とした。

資料４－１４　供用時における道路交通騒音の等価騒音レベルの時間別予測結果

［本編 p. 181 参照］

【1 期区域供用時】

１．平　日

［No.１］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	67.1	70.8	70.8	0.0	67.1	70.8	0.0	67.1
7:00 ～ 8:00	68.2	72.2	72.3	0.1	68.3	72.3	0.0	68.3
8:00 ～ 9:00	69.5	72.0	72.1	0.1	69.6	72.1	0.0	69.6
9:00 ～ 10:00	70.4	72.8	72.8	0.0	70.4	73.1	0.3	70.7
10:00 ～ 11:00	68.6	72.2	72.2	0.0	68.6	72.4	0.2	68.8
11:00 ～ 12:00	69.2	72.3	72.4	0.1	69.3	72.5	0.1	69.4
12:00 ～ 13:00	68.9	70.8	70.8	0.0	68.9	71.0	0.2	69.1
13:00 ～ 14:00	68.7	72.2	72.2	0.0	68.7	72.7	0.5	69.2
14:00 ～ 15:00	70.0	72.4	72.4	0.0	70.0	73.0	0.6	70.6
15:00 ～ 16:00	68.7	72.2	72.2	0.0	68.7	72.8	0.6	69.3
16:00 ～ 17:00	69.9	72.2	72.3	0.1	70.0	72.8	0.5	70.5
17:00 ～ 18:00	67.6	71.5	71.5	0.0	67.6	71.9	0.4	68.0
18:00 ～ 19:00	68.0	69.5	69.6	0.1	68.1	70.1	0.5	68.6
19:00 ～ 20:00	67.0	67.0	67.0	0.0	67.0	67.2	0.2	67.2
20:00 ～ 21:00	62.1	65.7	65.7	0.0	62.1	65.7	0.0	62.1
21:00 ～ 22:00	65.3	64.4	64.4	0.0	65.3	64.4	0.0	65.3
昼　間	68	71	71	0	68	72	1	69

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.２］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	60.9	63.9	63.9	0.0	60.9	63.9	0.0	60.9
7:00 ～ 8:00	64.4	66.8	66.9	0.1	64.5	66.9	0.0	64.5
8:00 ～ 9:00	63.6	66.3	66.4	0.1	63.7	66.6	0.2	63.9
9:00 ～ 10:00	62.9	66.8	67.0	0.2	63.1	67.7	0.7	63.8
10:00 ～ 11:00	64.9	66.4	66.6	0.2	65.1	67.2	0.6	65.7
11:00 ～ 12:00	63.1	66.8	67.0	0.2	63.3	67.4	0.4	63.7
12:00 ～ 13:00	62.3	64.4	64.5	0.1	62.4	65.2	0.7	63.1
13:00 ～ 14:00	62.4	66.7	66.9	0.2	62.6	68.0	1.1	63.7
14:00 ～ 15:00	65.8	67.7	67.8	0.1	65.9	68.7	0.9	66.8
15:00 ～ 16:00	64.3	66.6	66.8	0.2	64.5	67.8	1.0	65.5
16:00 ～ 17:00	65.5	66.8	67.0	0.2	65.7	67.9	0.9	66.6
17:00 ～ 18:00	64.1	66.2	66.3	0.1	64.2	66.9	0.6	64.8
18:00 ～ 19:00	64.0	62.7	62.9	0.2	64.2	64.1	1.2	65.4
19:00 ～ 20:00	63.1	60.7	60.7	0.0	63.1	61.1	0.4	63.5
20:00 ～ 21:00	55.8	58.7	58.7	0.0	55.8	58.7	0.0	55.8
21:00 ～ 22:00	55.8	56.6	56.6	0.0	55.8	56.6	0.0	55.8
昼　間	63	65	66	1	64	66	0	64

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

２．休　日

［№１］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	61.4	66.2	69.0	2.8	64.2	69.0	0.0	64.2
7:00 ～ 8:00	66.0	68.8	69.1	0.3	66.3	69.1	0.0	66.3
8:00 ～ 9:00	65.4	69.5	67.9	-1.6	63.8	68.0	0.1	63.9
9:00 ～ 10:00	65.2	70.8	69.2	-1.6	63.6	70.8	1.6	65.2
10:00 ～ 11:00	66.2	69.7	70.0	0.3	66.5	71.1	1.1	67.6
11:00 ～ 12:00	66.1	69.6	70.0	0.4	66.5	70.7	0.7	67.2
12:00 ～ 13:00	67.4	69.2	69.7	0.5	67.9	70.5	0.8	68.7
13:00 ～ 14:00	67.2	69.6	69.8	0.2	67.4	71.2	1.4	68.8
14:00 ～ 15:00	67.8	69.5	69.6	0.1	67.9	70.7	1.1	69.0
15:00 ～ 16:00	67.0	69.5	69.3	-0.2	66.8	69.9	0.6	67.4
16:00 ～ 17:00	67.9	69.4	69.1	-0.3	67.6	69.7	0.6	68.2
17:00 ～ 18:00	65.9	68.7	67.7	-1.0	64.9	68.2	0.5	65.4
18:00 ～ 19:00	67.3	66.9	66.5	-0.4	66.9	67.1	0.6	67.5
19:00 ～ 20:00	63.5	64.8	64.4	-0.4	63.1	64.7	0.3	63.4
20:00 ～ 21:00	64.3	63.9	63.8	-0.1	64.2	63.8	0.0	64.2
21:00 ～ 22:00	63.1	63.6	63.4	-0.2	62.9	63.4	0.0	62.9
昼　間	66	69	68	-1	65	69	1	66

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［№２］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	55.8	60.5	67.2	6.7	62.5	67.2	0.0	62.5
7:00 ～ 8:00	62.3	63.3	66.8	3.5	65.8	66.8	0.0	65.8
8:00 ～ 9:00	61.7	64.6	65.0	0.4	62.1	65.3	0.3	62.4
9:00 ～ 10:00	61.5	63.9	65.0	1.1	62.6	68.3	3.3	65.9
10:00 ～ 11:00	59.9	63.3	66.4	3.1	63.0	68.6	2.2	65.2
11:00 ～ 12:00	59.7	61.7	66.4	4.7	64.4	67.8	1.4	65.8
12:00 ～ 13:00	63.3	62.5	66.4	3.9	67.2	68.0	1.6	68.8
13:00 ～ 14:00	60.2	62.2	66.1	3.9	64.1	68.9	2.8	66.9
14:00 ～ 15:00	61.7	62.9	66.2	3.3	65.0	68.4	2.2	67.2
15:00 ～ 16:00	60.9	62.5	64.7	2.2	63.1	66.6	1.9	65.0
16:00 ～ 17:00	60.6	62.9	64.6	1.7	62.3	66.4	1.8	64.1
17:00 ～ 18:00	62.6	63.3	63.1	-0.2	62.4	64.7	1.6	64.0
18:00 ～ 19:00	62.8	59.7	60.0	0.3	63.1	62.6	2.6	65.7
19:00 ～ 20:00	55.8	57.7	57.5	-0.2	55.6	58.7	1.2	56.8
20:00 ～ 21:00	55.4	59.4	59.3	-0.1	55.3	59.3	0.0	55.3
21:00 ～ 22:00	55.9	56.7	56.7	0.0	55.9	56.7	0.0	55.9
昼　間	61	62	65	3	64	66	1	65

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

【全区域供用時】

1．平　日

［No.1］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	67.1	70.8	70.8	0.0	67.1	70.8	0.0	67.1
7:00 ～ 8:00	68.2	72.2	72.2	0.0	68.2	72.2	0.0	68.2
8:00 ～ 9:00	69.5	72.0	72.0	0.0	69.5	72.1	0.1	69.6
9:00 ～ 10:00	70.4	72.8	72.8	0.0	70.4	73.0	0.2	70.6
10:00 ～ 11:00	68.6	72.2	72.2	0.0	68.6	72.4	0.2	68.8
11:00 ～ 12:00	69.2	72.3	72.4	0.1	69.3	72.5	0.1	69.4
12:00 ～ 13:00	68.9	70.8	71.0	0.2	69.1	71.2	0.2	69.3
13:00 ～ 14:00	68.7	72.2	72.3	0.1	68.8	72.8	0.5	69.3
14:00 ～ 15:00	70.0	72.4	72.5	0.1	70.1	73.0	0.5	70.6
15:00 ～ 16:00	68.7	72.2	72.3	0.1	68.8	72.8	0.5	69.3
16:00 ～ 17:00	69.9	72.2	72.4	0.2	70.1	72.9	0.5	70.6
17:00 ～ 18:00	67.6	71.5	71.6	0.1	67.7	72.0	0.4	68.1
18:00 ～ 19:00	68.0	69.5	69.7	0.2	68.2	70.2	0.5	68.7
19:00 ～ 20:00	67.0	67.0	67.2	0.2	67.2	67.4	0.2	67.4
20:00 ～ 21:00	62.1	65.7	65.9	0.2	62.3	65.9	0.0	62.3
21:00 ～ 22:00	65.3	64.4	64.4	0.0	65.3	64.4	0.0	65.3
昼　　間	68	71	71	0	68	72	1	69

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.2］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	60.9	66.8	66.8	0.0	60.9	66.8	0.0	60.9
7:00 ～ 8:00	64.4	70.3	70.3	0.0	64.4	70.3	0.0	64.4
8:00 ～ 9:00	63.6	68.9	68.9	0.0	63.6	69.0	0.1	63.7
9:00 ～ 10:00	62.9	68.8	68.9	0.1	63.0	70.1	1.2	64.2
10:00 ～ 11:00	64.9	68.3	68.6	0.3	65.2	69.6	1.0	66.2
11:00 ～ 12:00	63.1	68.6	68.9	0.3	63.4	69.5	0.6	64.0
12:00 ～ 13:00	62.3	66.8	67.4	0.6	62.9	68.3	0.9	63.8
13:00 ～ 14:00	62.4	68.4	68.8	0.4	62.8	70.0	1.2	64.0
14:00 ～ 15:00	65.8	69.6	69.9	0.3	66.1	70.6	0.7	66.8
15:00 ～ 16:00	64.3	68.2	68.6	0.4	64.7	69.2	0.6	65.3
16:00 ～ 17:00	65.5	67.9	68.4	0.5	66.0	69.0	0.6	66.6
17:00 ～ 18:00	64.1	66.5	66.9	0.4	64.5	67.4	0.5	65.0
18:00 ～ 19:00	64.0	63.6	64.2	0.6	64.6	65.0	0.8	65.4
19:00 ～ 20:00	63.1	61.7	62.2	0.5	63.6	62.6	0.4	64.0
20:00 ～ 21:00	55.8	60.6	60.9	0.3	56.1	60.9	0.0	56.1
21:00 ～ 22:00	55.8	59.0	59.0	0.0	55.8	59.0	0.0	55.8
昼　　間	63	67	68	1	64	68	0	64

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

２．休　日

［No.１］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	61.4	66.1	69.0	2.9	64.3	69.0	0.0	64.3
7:00 ～ 8:00	66.0	68.4	69.1	0.7	66.7	69.1	0.0	66.7
8:00 ～ 9:00	65.4	69.5	67.9	-1.6	63.8	68.0	0.1	63.9
9:00 ～ 10:00	65.2	70.3	70.3	0.0	65.2	71.6	1.3	66.5
10:00 ～ 11:00	66.2	69.7	71.2	1.5	67.7	72.1	0.9	68.6
11:00 ～ 12:00	66.1	69.2	71.0	1.8	67.9	71.6	0.6	68.5
12:00 ～ 13:00	67.4	69.2	71.3	2.1	69.5	71.9	0.6	70.1
13:00 ～ 14:00	67.2	69.6	71.7	2.1	69.3	72.6	0.9	70.2
14:00 ～ 15:00	67.8	69.5	71.9	2.4	70.2	72.6	0.7	70.9
15:00 ～ 16:00	67.0	69.5	71.8	2.3	69.3	72.2	0.4	69.7
16:00 ～ 17:00	67.9	69.4	71.3	1.9	69.8	71.7	0.4	70.2
17:00 ～ 18:00	65.9	68.6	70.0	1.4	67.3	70.3	0.3	67.6
18:00 ～ 19:00	67.3	66.8	68.8	2.0	69.3	69.1	0.3	69.6
19:00 ～ 20:00	63.5	64.6	66.4	1.8	65.3	66.6	0.2	65.5
20:00 ～ 21:00	64.3	63.9	65.2	1.3	65.6	65.2	0.0	65.6
21:00 ～ 22:00	63.1	63.4	63.9	0.5	63.6	63.9	0.0	63.6
昼　　間	66	68	70	2	68	71	1	69

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

［No.２］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	供用時予測 計　算　値 D	供用時 増加分 D－C	供用時 予測値 E＋(D-C)
6:00 ～ 7:00	55.8	60.4	67.2	6.8	62.6	67.2	0.0	62.6
7:00 ～ 8:00	62.3	63.2	66.8	3.6	65.9	66.8	0.0	65.9
8:00 ～ 9:00	61.7	64.6	65.0	0.4	62.1	65.3	0.3	62.4
9:00 ～ 10:00	61.5	63.9	67.4	3.5	65.0	69.6	2.2	67.2
10:00 ～ 11:00	59.9	63.4	69.1	5.7	65.6	70.4	1.3	66.9
11:00 ～ 12:00	59.7	61.5	68.9	7.4	67.1	69.8	0.9	68.0
12:00 ～ 13:00	63.3	62.5	69.5	7.0	70.3	70.4	0.9	71.2
13:00 ～ 14:00	60.2	62.2	70.0	7.8	68.0	71.4	1.4	69.4
14:00 ～ 15:00	61.7	62.8	70.6	7.8	69.5	71.5	0.9	70.4
15:00 ～ 16:00	60.9	62.5	70.1	7.6	68.5	70.7	0.6	69.1
16:00 ～ 17:00	60.6	62.9	69.6	6.7	67.3	70.2	0.6	67.9
17:00 ～ 18:00	62.6	63.3	68.5	5.2	67.8	69.0	0.5	68.3
18:00 ～ 19:00	62.8	59.7	66.6	6.9	69.7	67.3	0.7	70.4
19:00 ～ 20:00	55.8	57.7	63.8	6.1	61.9	64.1	0.3	62.2
20:00 ～ 21:00	55.4	59.4	62.8	3.4	58.8	62.8	0.0	58.8
21:00 ～ 22:00	55.9	56.7	59.2	2.5	58.4	59.2	0.0	58.4
昼　　間	61	62	68	6	67	69	1	68

注)1:新施設関連車両の走行時間は、8～20時である。
　2:上記の数値は、道路端のうち、背景予測値から供用時予測値への増加分が多い方の数値を示す。
　3:現況実測値は、両道路端とも同じとした。

資料５－１　環境振動現地調査結果

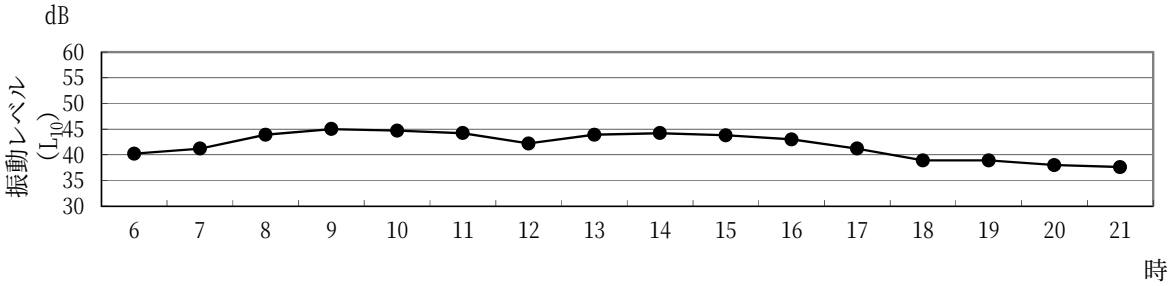
［本編 p.183 参照］

現地調査を行った環境振動の振動レベル（L_{10}）の結果は、以下に示すとおりである。

測定年月日：平成24年11月14日（水）　　単位：dB

夜間	昼　　間													夜　　間		平均値	
6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	昼間	夜間
40	41	44	45	45	44	42	44	44	44	43	41	39	39	38	38	43	39

また、環境振動の振動レベル（L_{10}）の時間変動は、以下に示すとおりである。



資料５－２　建設機械の稼働に伴う振動の予測手法

［本編 p.184 参照］

建設機械の稼働による振動の予測は、次に示す振動伝搬理論式を用いて行った。

$$VL_r = VL_{r0} - 20\log_{10}(r / r_0)^n - 8.68(r - r_0)\alpha$$

VL_r　：　振動源からｒ（ｍ）離れた地点（受振点）の振動レベル（dB）

VL_{r0}　：　振動源からr_0（ｍ）離れた地点（基準点）の振動レベル（dB）

ｒ　：　振動源から受振点までの距離（ｍ）

r_0　：　振動源から基準点までの距離（ｍ）

ｎ　：　幾何減衰定数

表面波と実体波の複合した波動伝搬を想定し、ここではｎ＝0.75とした。

α　：　地盤の減衰定数

地盤の減衰定数については、0.04～0.01の範囲[注)]とされており、ここでは、安全を見込んで最も減衰量の小さい0.01とした。

また、建設機械は複数稼働しているため、予測地点の振動レベルは次式により合成した。

$$VL = 10\log_{10}\sum_{i=1}^{n} 10^{VLr_i/10}$$

VL　：　予測地点での合成振動レベル（dB）

VLr_i(i=1～n)　：　予測地点での各建設機械の振動レベル（dB）

注)「公害振動の予測手法」（塩田正純，1986 年）

資料５－３　振動による影響と振動レベルについて

［本編 p.190 参照］

振動による影響と振動レベル（地表換算値）との関係は、下表に示すとおりである。

		（生理的影響等）	（睡眠影響）	（住民反応）
	90dB			
弱震(Ⅲ)		・人体に有意な生理的影響が生じ始める		
	80dB			
軽震(Ⅱ)		・産業職場における快感減退限界（８時間曝露）	・睡眠深度1,2とも全て覚醒する	・よく感じるという訴え率が50%になる
	70dB		・睡眠深度1,2とも覚醒する場合が多い ・睡眠深度1の場合は全て覚醒する	・軽度の物的被害に対する被害感がみられる ・よく感じるという訴え率が40%になる ・よく感じるという訴え率が30%になる
微震(Ⅰ)	60dB		・睡眠深度1の場合は過半数が覚醒する	・やや感じるという訴え率が50%となる
無感(0)		・振動を感じ始める（閾値）	・睡眠影響はほとんどない	・住居内振動の認知限界
	50dB			
		常　時　微　動		
	40dB			

出典）「振動規制を行うに当たっての規制基準値、測定方法等及び環境保全上緊急を要する新幹線鉄道振動対策について当面の措置を講ずる場合のよるべき指針について（中公審騒音振動部会振動専門委員会報告）」（環境庁，昭和 51 年）

資料５－４　地盤卓越振動数調査

［本編 p.192 参照］

１．調査方法

「JIS C 1510」に定められた振動レベル計及び「JIS C 1513」に定められた実時間周波数分析器を使用し、大型車単独通過時10回を対象に振動加速度レベルが最大を示す周波数帯域の中心周波数(卓越振動数)の測定を行った。

２．調査場所

道路交通振動の振動レベルの現地調査場所と同じ5地点で調査を行った。

３．調査期間

平成24年11月14日（水）

４．調査結果

地盤卓越振動数の調査結果は、以下に示すとおりである。

地盤卓越振動数調査結果

単位：Hz

地　点	地盤卓越振動数（平均値）
No.1	13.7
No.2	14.0
No.3	12.9
No.4	12.8
No.5	11.8

資料５－５　道路交通振動現地調査結果

［本編 p.192 参照］

現地調査を行った道路交通振動の振動レベル（L_{10}）の結果は、以下に示すとおりである。

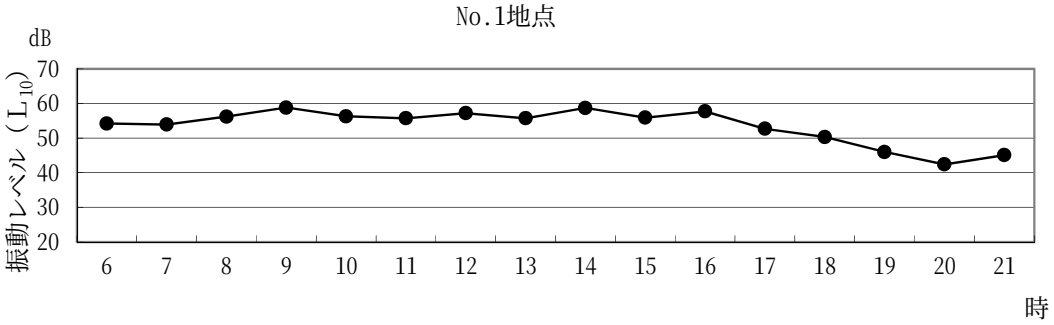
測定年月日：平成24年11月14日（水）　　単位：dB

地点	夜間	昼　　間												夜　間		平均値	
No.	6時	7時	8時	9時	10時	11時	12時	13時	14時	15時	16時	17時	18時	19時	20時	21時	昼間	夜間
1	54	54	56	59	56	56	57	56	59	56	58	53	50	46	42	45	55	47
2	47	45	48	49	50	48	47	47	51	48	50	44	44	40	36	37	47	40
3	42	46	48	54	53	53	50	51	52	52	51	50	42	42	43	41	49	42
4	35	39	41	43	43	42	39	42	42	41	41	37	31	32	31	31	39	32
5	35	37	43	46	47	46	42	52	40	40	43	41	33	32	33	29	41	32

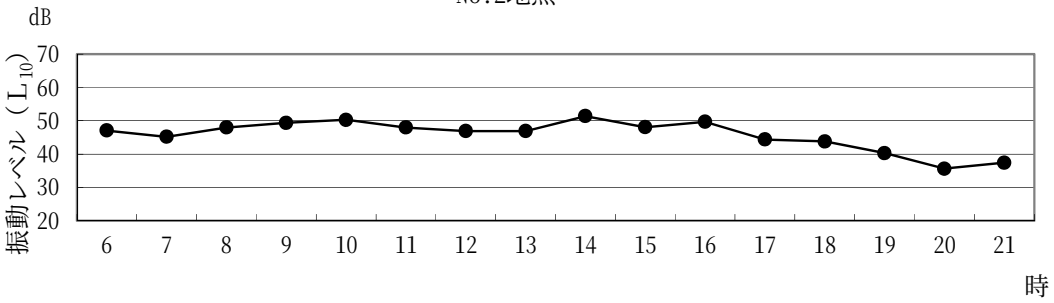
注）振動レベルの測定下限値は 30dB であることから、これ未満の数値は参考値である。

また、道路交通振動の振動レベル（L_{10}）の時間変動は、以下に示すとおりである。

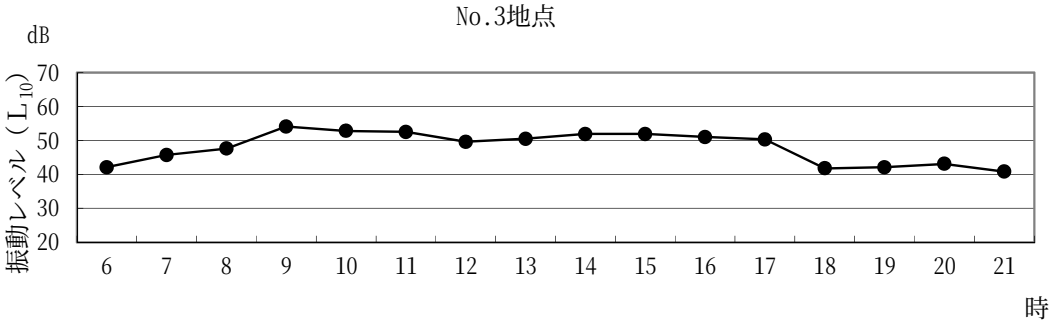
No.1地点



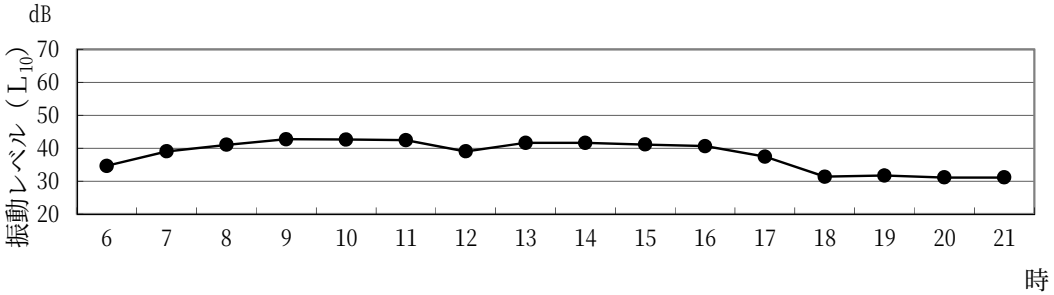
No.2地点



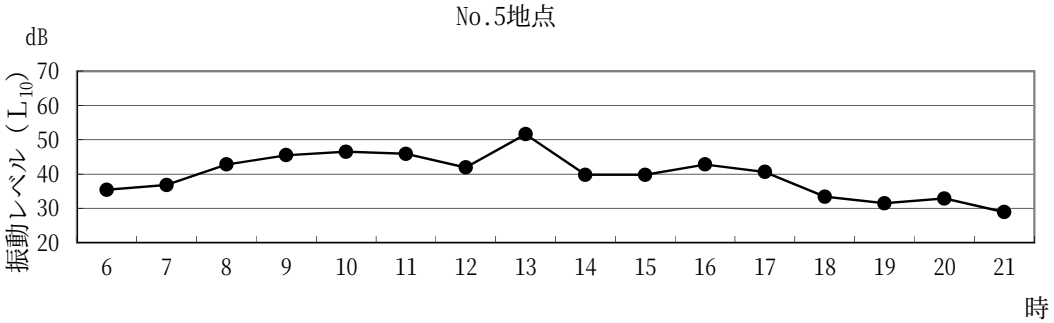
No.3地点



No.4地点



No.5地点



資料５－６　工事関係車両の走行による振動の予測手法

［本編 p.193,194 参照］

１．旧建設省土木研究所の提案式による予測

(1)　予測式

予測式は、以下に示すとおりである。

$$L_{10} = L_{10}' - \alpha_n$$

$$L_{10}' = a\log_{10}(\log_{10}Q^*) + b\log_{10}V + c\log_{10}M + d + \alpha_\sigma + \alpha_f + \alpha_s$$

L_{10}　：　振動レベルの80%レンジの上端値の予測値（dB）

L_{10}'　：　予測基準点における振動レベルの予測値（dB）

a, b, c, d　：　定　数

Q^*　：　500秒間の1車線あたり等価交通量（台/500秒/車線）

$Q^* = (500/3,600) \times (1/M) \times (Q_1 + 13Q_2)$

Q_1：小型車時間交通量（台/時）

Q_2：大型車時間交通量（台/時）

［適用範囲：10～1,000（台/500秒/車線）］

M　：　上下車線合計の車線数

［適用範囲：高架道路以外2～8］

V　：　平均走行速度（km/時）

［適用範囲：20～140（km/時）］

α_σ　：　路面の平坦性等による補正値（dB）

$\alpha_\sigma = 8.2\log_{10}\sigma$（アスファルト舗装のとき）

σ：3mプロフィルメータによる凸凹の標準偏差(mm)

α_f　：　地盤卓越振動数による補正値（dB）

$\alpha_f = -17.3\log_{10}f$（f≧8Hzのとき）

f：地盤卓越振動数（Hz）

α_s　：　道路構造による補正値（dB）

α_n　：　距離減衰値（dB）

$\alpha_n = \beta\log_{10}(r/5+1)/\log_{10}2$

$\beta = 0.130L_{10}' - 3.9$（砂地盤のとき）

r：基準点から予測地点までの距離（m）

(2)　予測に用いた定数

予測に用いた定数は、表－１に示すとおりである。

表－１　予測に用いた定数等

予測断面	車線数	a	b	c	d	σ (mm)	f (Hz)	α_s (dB)
No.1	6	47	12	3.5	27.3	5.0	13.7	0
No.2	4						14.0	

注）σは、「維持修繕要否判断の目標値」のうち、「交通量の多い一般道路」における縦断方向の凹凸 4.0～5.0mm より、安全を見込んで 5.0mm とした。

(3)　現況実測値による補正値

各予測断面において、予測式に基づく計算値と現況実測値には差がみられたことから、これらの差を現況実測値による補正値（ΔL）として設定し、予測式により求めた値に、このΔLを加えた結果を予測値とした。

ΔL は、現況実測値と予測式に基づく計算値との差より、予測断面毎に設定した。設定したΔLは表－２に、ΔLの算出方法は表－３に示すとおりである。また、ΔLによる補正後の計算値（現況予測計算値）と現況実測値との比較を行った結果は、表－４に示すとおりである。

表－２　現況実測値による補正値

予測断面	No.1	No.2
ΔL	5.7	0.4

表－３　ΔＬの算出方法

[No.1]

項　目 / 時間帯	現況実測値 A	計算値 B	差 A－B
07:00～08:00	53.9	49.9	4.0
08:00～09:00	56.2	51.0	5.2
09:00～10:00	58.8	52.2	6.6
10:00～11:00	56.3	48.9	7.4
11:00～12:00	55.7	50.7	5.0
12:00～13:00	57.2	50.9	6.3
13:00～14:00	55.7	49.1	6.6
14:00～15:00	58.7	50.7	8.0
15:00～16:00	55.9	50.8	5.1
16:00～17:00	57.7	51.7	6.0
17:00～18:00	52.7	48.6	4.1
18:00～19:00	50.3	46.0	4.3
平　　均	－	－	5.7

[No.2]

項　目 / 時間帯	現況実測値 A	計算値 B	差 A－B
07:00～08:00	45.2	46.9	-1.7
08:00～09:00	48.0	47.8	0.2
09:00～10:00	49.4	48.5	0.9
10:00～11:00	50.3	48.2	2.1
11:00～12:00	48.0	47.0	1.0
12:00～13:00	46.9	46.5	0.4
13:00～14:00	46.9	46.0	0.9
14:00～15:00	51.4	48.4	3.0
15:00～16:00	48.1	49.0	-0.9
16:00～17:00	49.7	48.9	0.8
17:00～18:00	44.4	44.6	-0.2
18:00～19:00	43.8	45.2	-1.4
平　　均	－	－	0.4

表－４　現況予測計算値と現況実測値との比較結果

[No.1]

項　目 / 時間帯	現況実測値 A	現況予測計算値 B	残差 A－B
07:00～08:00	53.9	55.6	-1.7
08:00～09:00	56.2	56.7	-0.5
09:00～10:00	58.8	57.9	0.9
10:00～11:00	56.3	54.6	1.7
11:00～12:00	55.7	56.4	-0.7
12:00～13:00	57.2	56.6	0.6
13:00～14:00	55.7	54.8	0.9
14:00～15:00	58.7	56.4	2.3
15:00～16:00	55.9	56.5	-0.6
16:00～17:00	57.7	57.4	0.3
17:00～18:00	52.7	54.3	-1.6
18:00～19:00	50.3	51.7	-1.4
平　　均	－	－	0.0

[No.2]

項　目 / 時間帯	現況実測値 A	現況予測計算値 B	残差 A－B
07:00～08:00	45.2	47.3	-2.1
08:00～09:00	48.0	48.2	-0.2
09:00～10:00	49.4	48.9	0.5
10:00～11:00	50.3	48.6	1.7
11:00～12:00	48.0	47.4	0.6
12:00～13:00	46.9	46.9	0.0
13:00～14:00	46.9	46.4	0.5
14:00～15:00	51.4	48.8	2.6
15:00～16:00	48.1	49.4	-1.3
16:00～17:00	49.7	49.3	0.4
17:00～18:00	44.4	45.0	-0.6
18:00～19:00	43.8	45.6	-1.8
平　　均	－	－	0.0

２．モンテカルロ法による予測

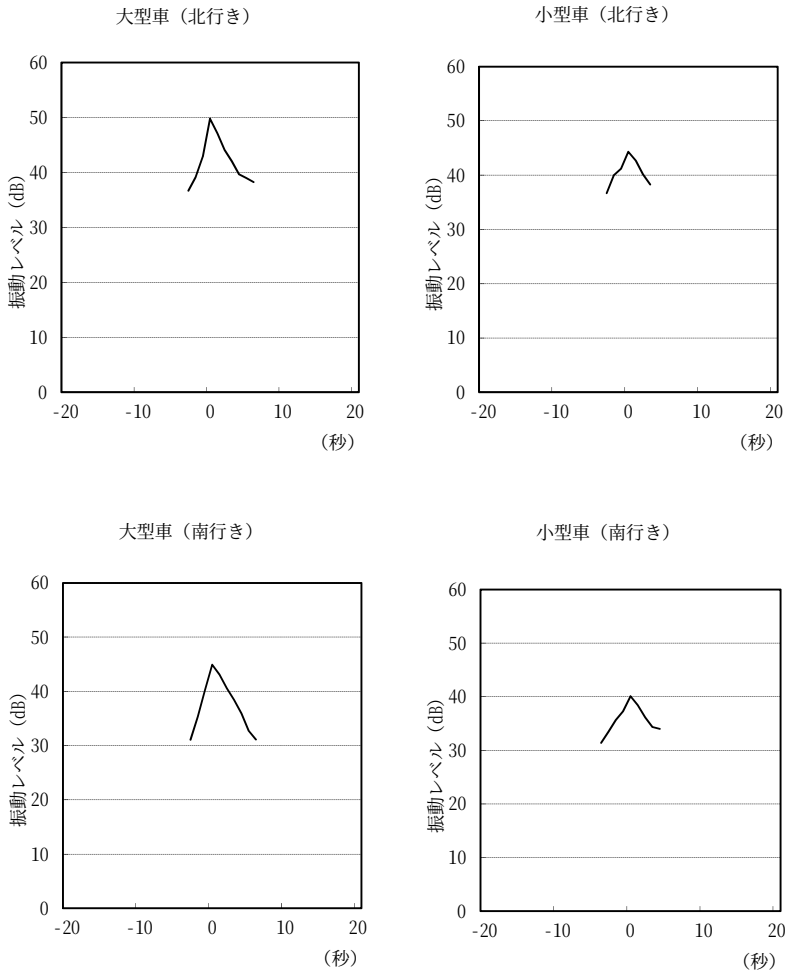
No.3 及び No.5 については、等価交通量が 10 台/500 秒/車線未満の時間帯があり、旧建設省土木研究所の提案式における適用範囲のうち、「等価交通量：10～1,000 台/500 秒/車線」に該当しないことから、シミュレーション手法（モンテカルロ法）を用いて予測を行った。

(1)　現況振動レベルの波形のモデル化

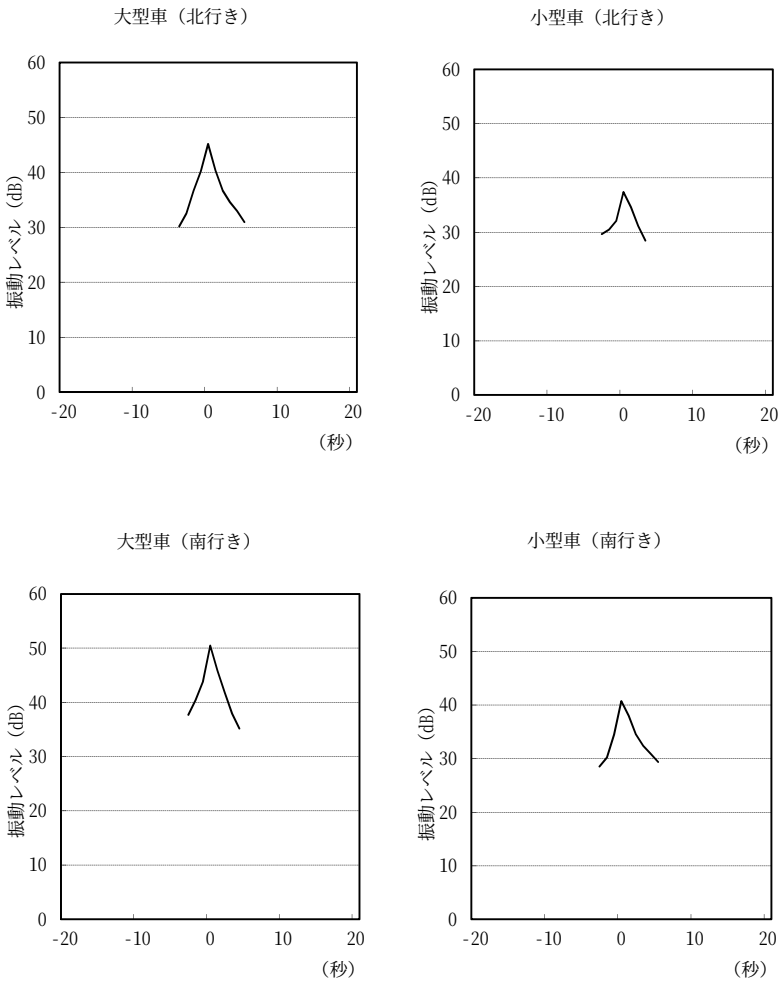
現地調査により得られた振動レベルの波形から、車種別の代表的な波形を抽出し、それぞれのピーク値の平均と標準偏差並びに代表的なピークの立ち上がり勾配及び減衰勾配を求めた。予測に用いた大型車及び小型車の波形は、図－１に示すとおりである。

また、暗振動レベルについては、各時間帯別に予測対象路線を自動車が走行していないときの振動レベルの平均値と標準偏差を求めた。

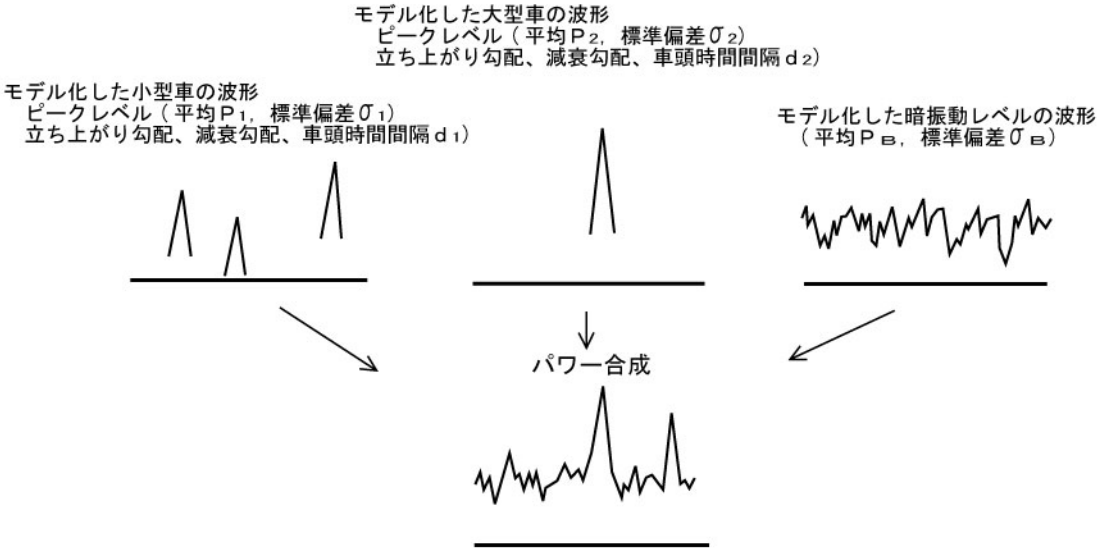
波形のモデル化のイメージは図－２に、シミュレーション結果の例は図－３に示すとおりである。



図－１(1)　予測に用いた波形（No.3）

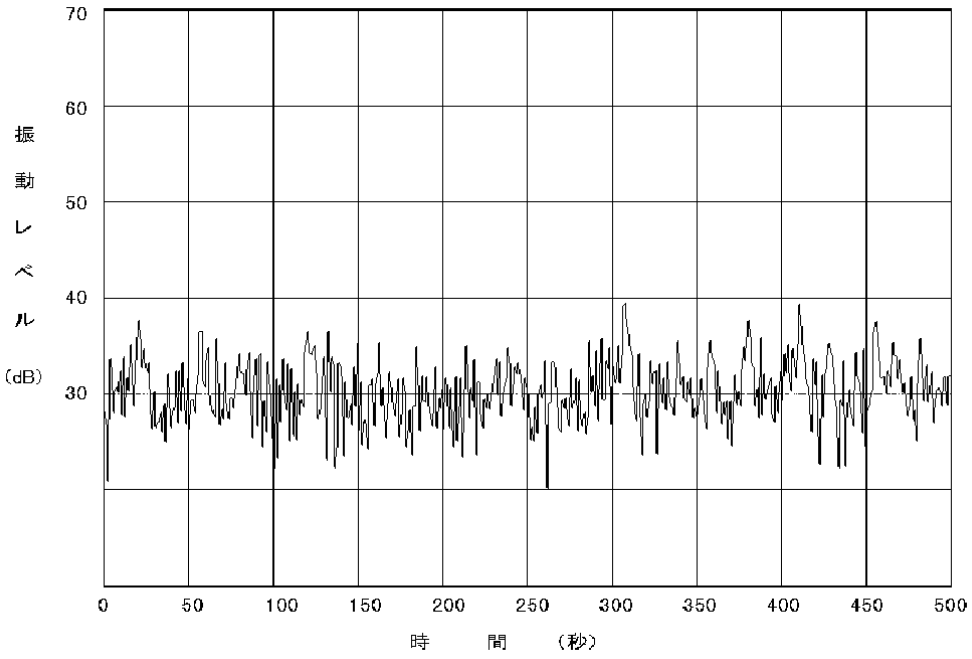


図－１(2)　予測に用いた波形（No.5）

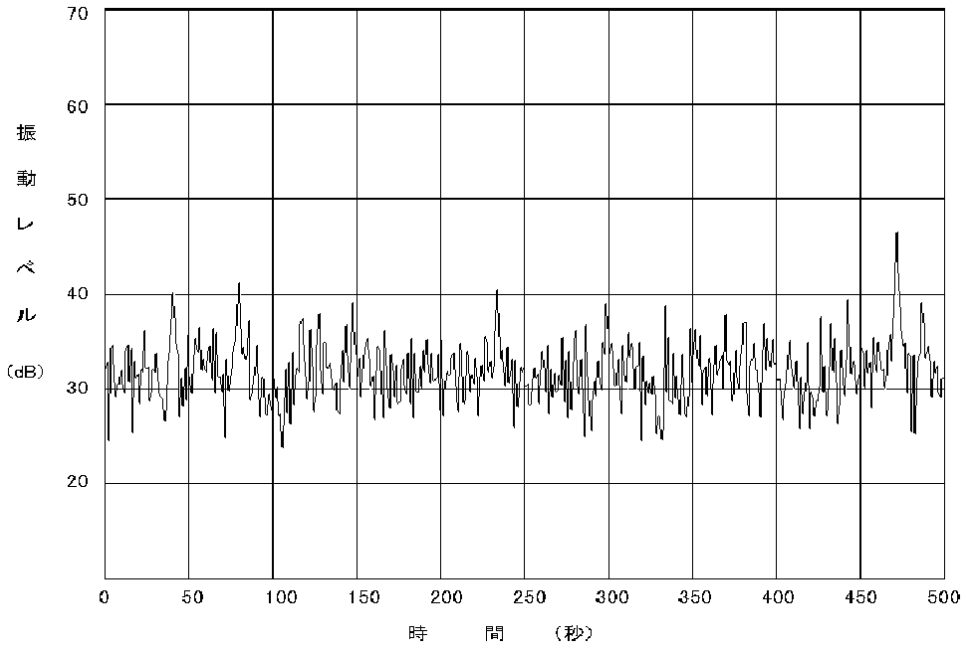


図－２　波形のモデル化のイメージ

No.3



No.5



図－3　シミュレーション結果の例

(2)　現況交通流の発生

現地調査による１時間交通量（車種別）に相当する車両を計算機により発生させた。なお、車頭時間間隔については、指数乱数を用い設定した。

(3)　現況振動レベル波形の合成

車両の発生時刻に対応させて、モデル波形をあてはめパワー合成した。その際、モデル波形のピーク値は､車種別に上記(1)で設定した平均値と標準偏差に従い正規乱数を発生させ、ピークの立ち上がり勾配及び減衰勾配は、(1)での設定値によった。また、暗振動レベルについても、(1)で設定した平均値と標準偏差に従い正規乱数を発生させ合成した。（前掲図－１参照）

(4)　現況再現値の算出

(3)により、計算機上で合成された仮想チャートから、5 秒間隔で 720 個のデータをサンプリングし、その L_{10} を求めた。このような(2)～(4)の一連の操作を 10 回繰り返し、その平均値をもって L_{10} とし、これを現況再現値とした。

(5)　現況再現性の検討

以上により求めた現況再現値と実測値を比較検討し、現況再現性がないと認められた場合には、(1)に戻り再び一連の作業を行うこととした。また、現況が再現できたと判断された場合には次の作業に入った。

(6)　背景及び工事中交通流の発生

背景及び工事中の車種別時間交通量により、(2)と同様の方法で交通流を発生させた。

(7)　現況予測計算値、背景予測計算値及び工事中予測計算値の算出

(2)及び(6)により設定した現況、背景及び工事中の交通流を用い、(3)、(4)と同様な手法により L_{10} を求め、これを現況予測計算値、背景予測計算値及び工事中予測計算値とした。

資料５－７　道路交通振動の振動レベルの時間別予測結果

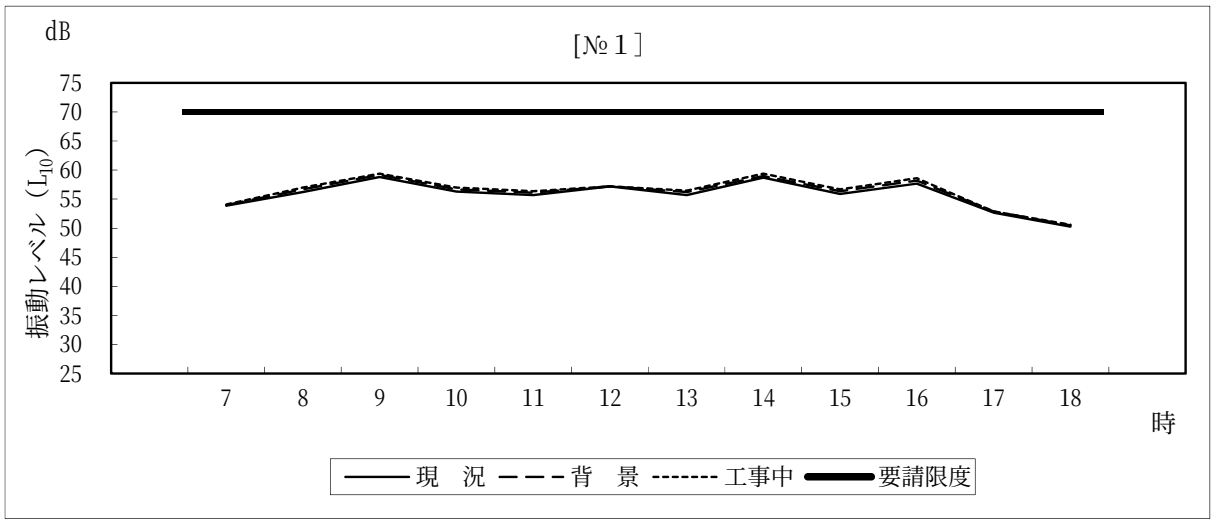
［本編 p.197 参照］

【1 期区域】

［№１］　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	54	56.4	56.5	0.1	54	56.6	0.1	54
8:00 ～ 9:00	56	56.0	56.5	0.5	57	56.8	0.3	57
9:00 ～ 10:00	59	57.2	57.6	0.4	59	57.8	0.2	59
10:00 ～ 11:00	56	56.5	56.9	0.4	57	57.2	0.3	57
11:00 ～ 12:00	56	56.5	56.9	0.4	56	57.2	0.3	56
12:00 ～ 13:00	57	55.1	55.1	0.0	57	55.1	0.0	57
13:00 ～ 14:00	56	56.3	56.8	0.5	56	57.1	0.3	57
14:00 ～ 15:00	59	56.7	57.0	0.3	59	57.4	0.4	59
15:00 ～ 16:00	56	56.1	56.6	0.5	56	56.9	0.3	57
16:00 ～ 17:00	58	55.6	56.1	0.5	58	56.5	0.4	59
17:00 ～ 18:00	53	53.8	54.0	0.2	53	54.0	0.0	53
18:00 ～ 19:00	50	51.7	51.9	0.2	51	52.0	0.1	51

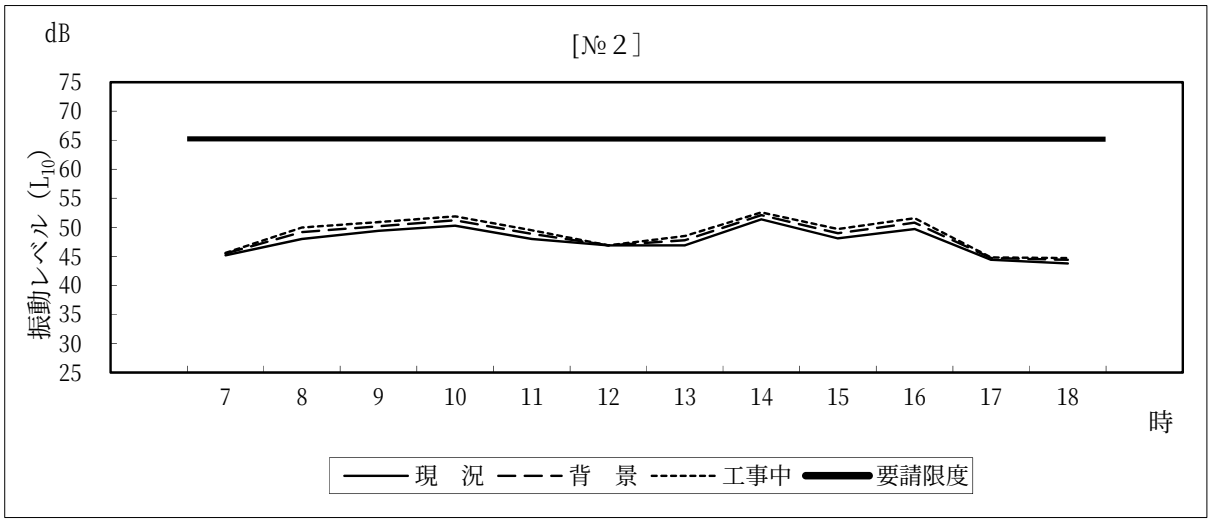
注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



[№２]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	45	47.6	47.9	0.3	46	48.0	0.1	46
8:00 ～ 9:00	48	47.0	48.2	1.2	49	49.0	0.8	50
9:00 ～ 10:00	49	48.4	49.2	0.8	50	49.9	0.7	51
10:00 ～ 11:00	50	47.9	48.8	0.9	51	49.5	0.7	52
11:00 ～ 12:00	48	48.2	49.1	0.9	49	49.7	0.6	50
12:00 ～ 13:00	47	45.6	45.6	0.0	47	45.6	0.0	47
13:00 ～ 14:00	47	48.1	49.0	0.9	48	49.7	0.7	49
14:00 ～ 15:00	51	49.2	49.9	0.7	52	50.4	0.5	53
15:00 ～ 16:00	48	48.1	49.0	0.9	49	49.7	0.7	50
16:00 ～ 17:00	50	47.4	48.5	1.1	51	49.3	0.8	52
17:00 ～ 18:00	44	45.7	46.0	0.3	45	46.1	0.1	45
18:00 ～ 19:00	44	41.8	42.4	0.6	44	42.7	0.3	45

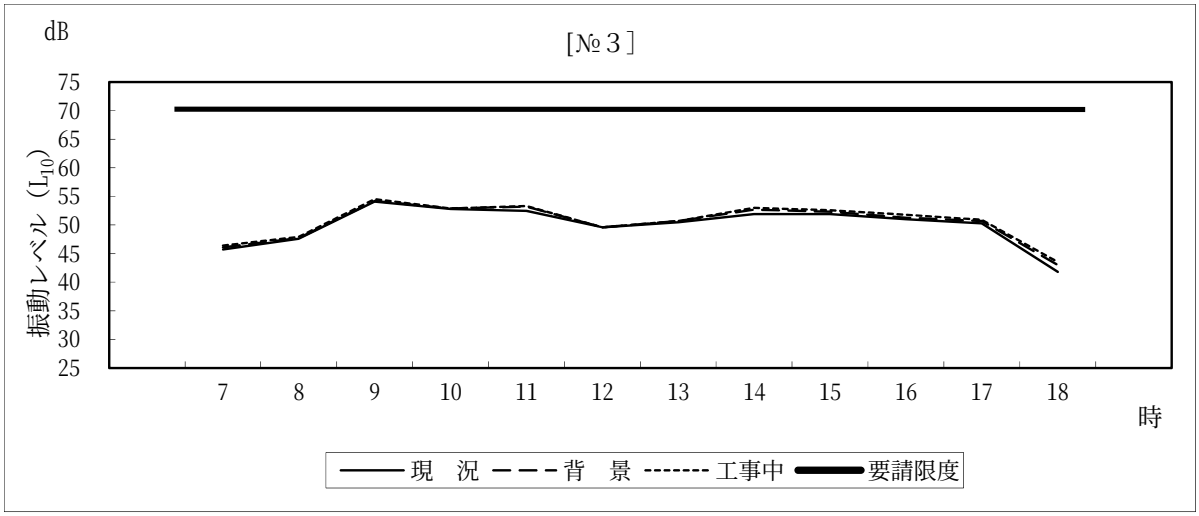
注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



[№３]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	46	45.4	45.8	0.4	46	46.1	0.3	46
8:00 ～ 9:00	48	47.0	47.1	0.1	48	47.3	0.2	48
9:00 ～ 10:00	54	53.3	53.4	0.1	54	53.7	0.3	55
10:00 ～ 11:00	53	51.9	52.0	0.1	53	52.0	0.0	53
11:00 ～ 12:00	53	52.0	52.7	0.7	53	52.8	0.1	53
12:00 ～ 13:00	50	49.3	49.3	0.0	50	49.3	0.0	50
13:00 ～ 14:00	51	49.4	49.6	0.2	51	49.6	0.0	51
14:00 ～ 15:00	52	51.2	52.0	0.8	53	52.3	0.3	53
15:00 ～ 16:00	52	51.3	51.7	0.4	52	52.0	0.3	53
16:00 ～ 17:00	51	50.1	50.4	0.3	51	50.9	0.5	52
17:00 ～ 18:00	50	49.6	50.0	0.4	51	50.2	0.2	51
18:00 ～ 19:00	42	41.0	42.2	1.2	43	42.7	0.5	44

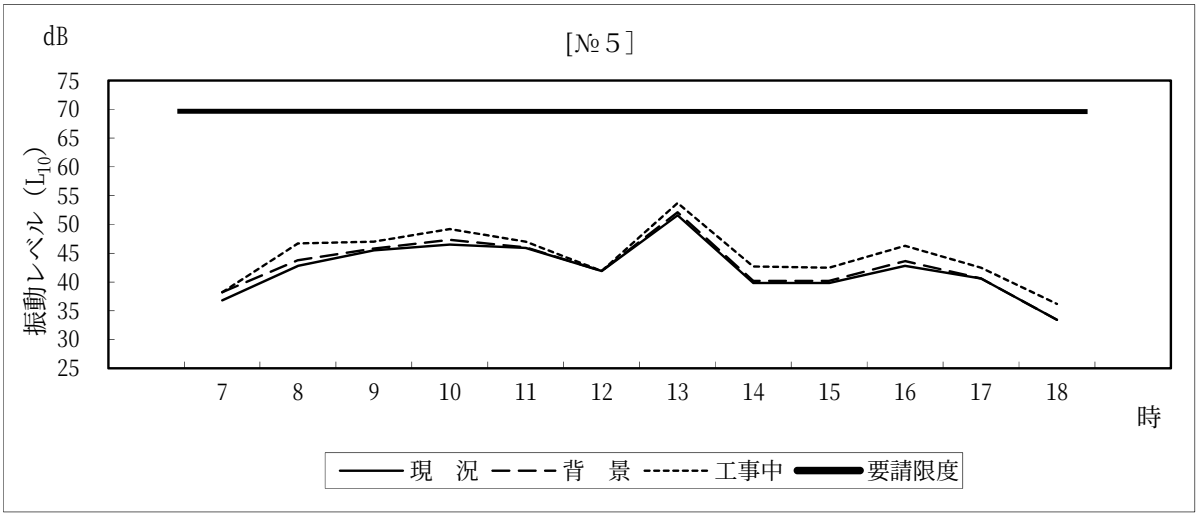
注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



[№５]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	37	36.5	37.9	1.4	38	37.9	0.0	38
8:00 ～ 9:00	43	42.4	43.4	1.0	44	46.3	2.9	47
9:00 ～ 10:00	46	44.3	44.6	0.3	46	45.8	1.2	47
10:00 ～ 11:00	47	46.2	47.0	0.8	47	48.9	1.9	49
11:00 ～ 12:00	46	45.5	45.6	0.1	46	46.6	1.0	47
12:00 ～ 13:00	42	41.6	41.6	0.0	42	41.6	0.0	42
13:00 ～ 14:00	52	51.1	51.6	0.5	52	53.2	1.6	54
14:00 ～ 15:00	40	39.7	40.1	0.4	40	42.6	2.5	43
15:00 ～ 16:00	40	39.9	40.3	0.4	40	42.6	2.3	43
16:00 ～ 17:00	43	42.3	43.1	0.8	44	45.8	2.7	46
17:00 ～ 18:00	41	40.1	40.1	0.0	41	42.0	1.9	43
18:00 ～ 19:00	33	33.2	33.2	0.0	33	36.0	2.8	36

注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。

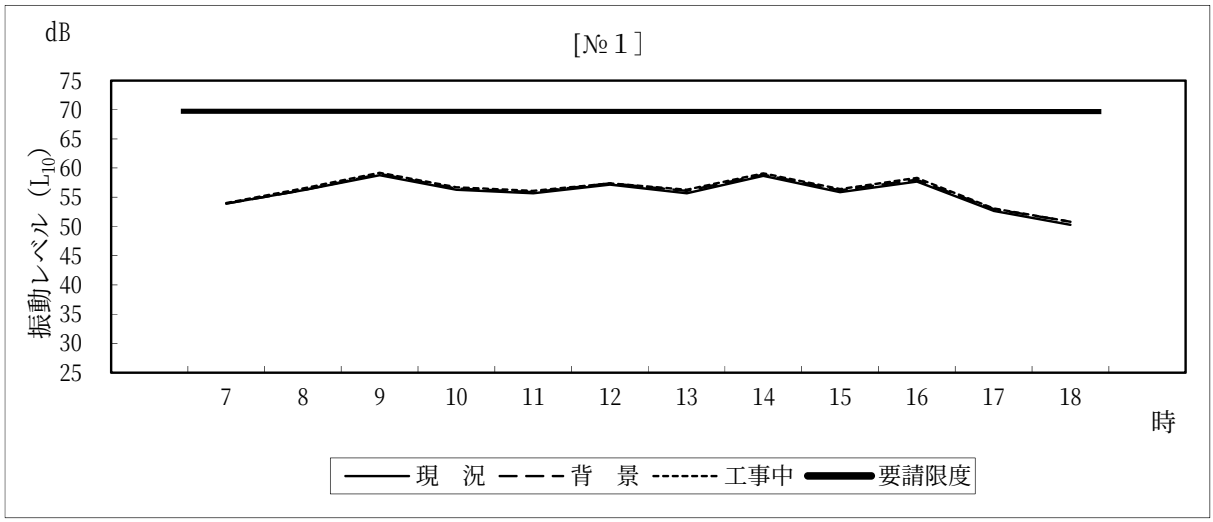


【2 期区域】

[№１]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	54	56.4	56.4	0.0	54	56.5	0.1	54
8:00 ～ 9:00	56	56.0	56.0	0.0	56	56.3	0.3	57
9:00 ～ 10:00	59	57.2	57.4	0.2	59	57.6	0.2	59
10:00 ～ 11:00	56	56.5	56.7	0.2	57	56.9	0.2	57
11:00 ～ 12:00	56	56.5	56.7	0.2	56	56.9	0.2	56
12:00 ～ 13:00	57	55.1	55.3	0.2	57	55.3	0.0	57
13:00 ～ 14:00	56	56.3	56.7	0.4	56	56.9	0.2	56
14:00 ～ 15:00	59	56.7	56.9	0.2	59	57.1	0.2	59
15:00 ～ 16:00	56	56.1	56.4	0.3	56	56.6	0.2	56
16:00 ～ 17:00	58	55.6	55.9	0.3	58	56.2	0.3	58
17:00 ～ 18:00	53	53.8	54.1	0.3	53	54.2	0.1	53
18:00 ～ 19:00	50	51.7	52.2	0.5	51	52.2	0.0	51

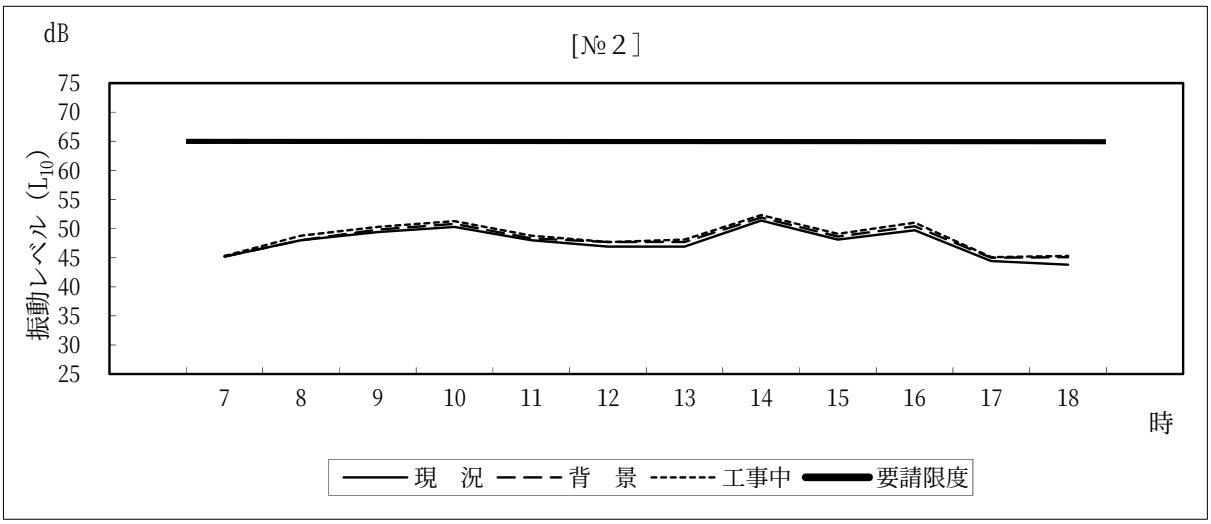
注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



[№２]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	45	47.6	47.6	0.0	45	47.7	0.1	45
8:00 ～ 9:00	48	47.0	47.0	0.0	48	47.8	0.8	49
9:00 ～ 10:00	49	48.4	48.8	0.4	50	49.3	0.5	50
10:00 ～ 11:00	50	47.9	48.4	0.5	51	48.9	0.5	51
11:00 ～ 12:00	48	48.2	48.5	0.3	48	49.0	0.5	49
12:00 ～ 13:00	47	45.6	46.4	0.8	48	46.4	0.0	48
13:00 ～ 14:00	47	48.1	48.9	0.8	48	49.3	0.4	48
14:00 ～ 15:00	51	49.2	49.7	0.5	52	50.1	0.4	52
15:00 ～ 16:00	48	48.1	48.6	0.5	49	49.1	0.5	49
16:00 ～ 17:00	50	47.4	48.1	0.7	50	48.7	0.6	51
17:00 ～ 18:00	44	45.7	46.3	0.6	45	46.4	0.1	45
18:00 ～ 19:00	44	41.8	43.1	1.3	45	43.3	0.2	45

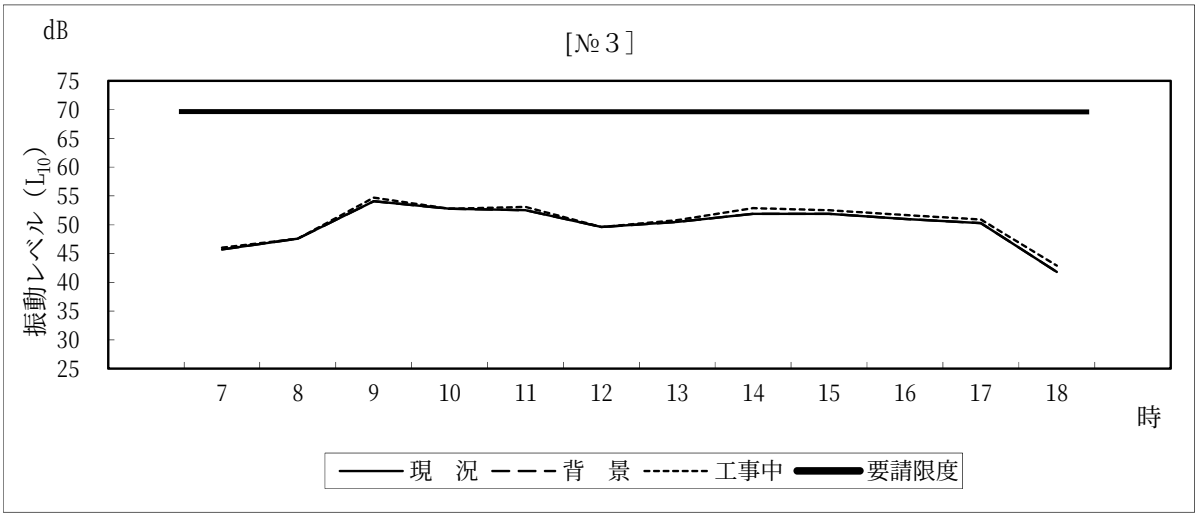
注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



[№３]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	46	45.4	45.4	0.0	46	45.7	0.3	46
8:00 ～ 9:00	48	47.0	47.0	0.0	48	47.0	0.0	48
9:00 ～ 10:00	54	53.3	53.3	0.0	54	53.9	0.6	55
10:00 ～ 11:00	53	51.9	51.9	0.0	53	51.9	0.0	53
11:00 ～ 12:00	53	52.0	52.0	0.0	53	52.6	0.6	53
12:00 ～ 13:00	50	49.3	49.3	0.0	50	49.3	0.0	50
13:00 ～ 14:00	51	49.4	49.4	0.0	51	49.7	0.3	51
14:00 ～ 15:00	52	51.2	51.2	0.0	52	52.2	1.0	53
15:00 ～ 16:00	52	51.3	51.3	0.0	52	51.9	0.6	53
16:00 ～ 17:00	51	50.1	50.1	0.0	51	50.8	0.7	52
17:00 ～ 18:00	50	49.6	49.6	0.0	50	50.2	0.6	51
18:00 ～ 19:00	42	41.0	41.0	0.0	42	42.1	1.1	43

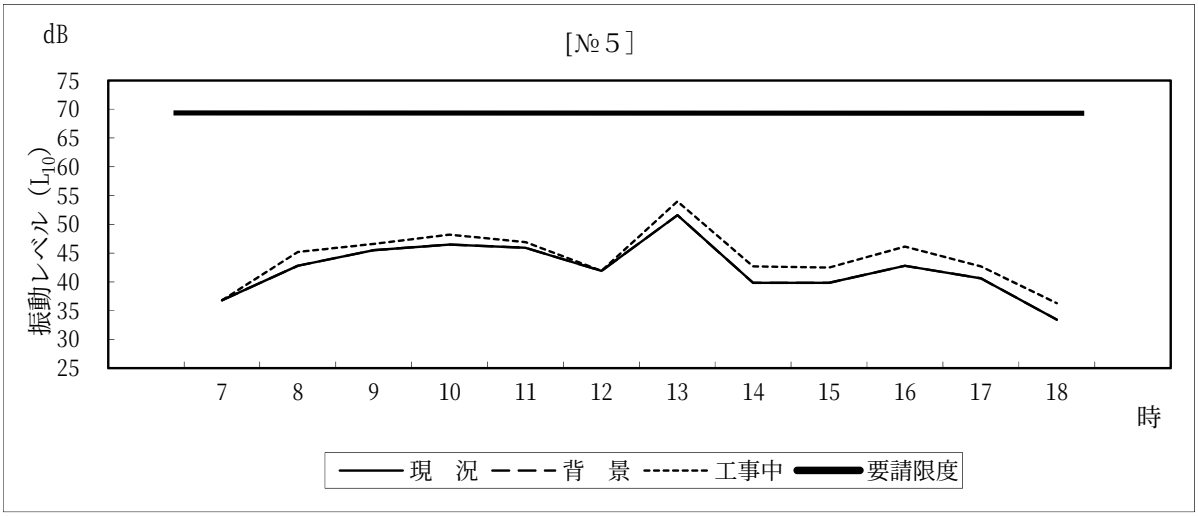
注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



[№５]　　単位：dB

時　間　帯	現　況 実測値 A	現況予測 計 算 値 B	背景予測 計 算 値 C	背　景 増加分 C－B	背　景 予測値 A+(C-B)=E	工事中予測 計　算　値 D	工事中 増加分 D－C	工事中 予測値 E＋(D-C)
7:00 ～ 8:00	37	36.5	36.5	0.0	37	36.5	0.0	37
8:00 ～ 9:00	43	42.4	42.4	0.0	43	44.8	2.4	45
9:00 ～ 10:00	46	44.3	44.3	0.0	46	45.4	1.1	47
10:00 ～ 11:00	47	46.2	46.2	0.0	47	47.9	1.7	48
11:00 ～ 12:00	46	45.5	45.5	0.0	46	46.5	1.0	47
12:00 ～ 13:00	42	41.6	41.6	0.0	42	41.6	0.0	42
13:00 ～ 14:00	52	51.1	51.1	0.0	52	53.5	2.4	54
14:00 ～ 15:00	40	39.7	39.7	0.0	40	42.6	2.9	43
15:00 ～ 16:00	40	39.9	39.9	0.0	40	42.6	2.7	43
16:00 ～ 17:00	43	42.3	42.3	0.0	43	45.6	3.3	46
17:00 ～ 18:00	41	40.1	40.1	0.0	41	42.2	2.1	43
18:00 ～ 19:00	33	33.2	33.2	0.0	33	36.1	2.9	36

注)1:工事関係車両の走行時間は、7～19時である。（12～13時は除く。）
　2:上記の数値は、道路端のうち増加分が多い方の数値を示す。
　3:計算値及び増加分については、数値レベルを示すために小数点第１位まで表示した。
　4:現況実測値は、両道路端とも同じ数値とした。



資料６－１　供用時における水質の予測手法

［本編 p.202 参照］

１．排水の拡散範囲

次に示す新田の実験式より拡散面積を算出した。

$$\log A = 1.226 \log Q + 0.0855$$

A　：　拡散面積（m^2）

Q　：　排水量（m^3/日）

汚水は、沿岸に設置された排水管から排水されることから、拡散範囲は 180°とし、上式により算出された拡散面積から次のように拡散範囲を算出した。

$$r = ((A \times 2) / \pi)^{1/2}$$

r　：　拡散範囲（m）

２．水質汚濁濃度の算出

水質汚濁濃度は、次に示す新田の方法を用いて算出した。

$$C = C_C + \frac{Q \cdot C_0}{K \cdot a} \left(\frac{1}{r} - \frac{1}{r_C} \right)$$

C　：　距離rの海水の濃度（mg/ℓ）

C_0　：　排水口での排水濃度（mg/ℓ）

C_C　：　排水の影響限界点r_Cでの濃度（mg/ℓ）

Q　：　排水量（m^3/s）

K　：　拡散係数（m^2/s）

$K = 0.1L$

L：沿岸からの最短距離（m）

a　：　次式

$a = (\pi / r) \cdot h$

r：排水口からの距離（m）

h：排水層厚（m）

r_C　：　排水の影響限界点までの距離（m）

資料７－１　事業予定地及びその近傍の土壌調査について

［本編 p.63,209 参照］

名古屋市が事業予定地及びその近傍で行った土壌調査の概要は、次に示すとおりである。なお、資料は、名古屋市より提供を受けた。

１．調査項目

調査項目は、表－１に示すとおりである。

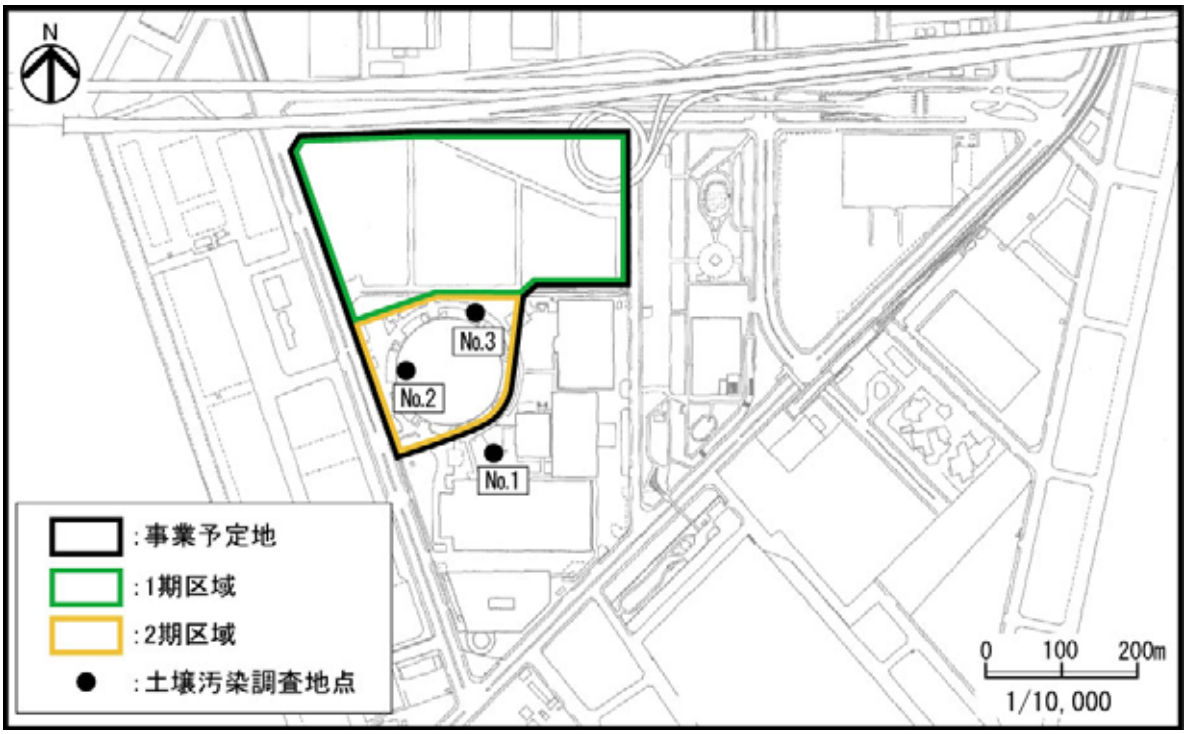
表－１　調査項目

分類	項目	分析方法
第１種特定有害物質（揮発性有機化合物）	四塩化炭素	土壌ガス調査 「土壌汚染対策法施行規則」第５条第２項第２号の規定に基づき、「環境大臣が定める土壌ガス調査に係る採取及び測定の方法」（平成15年３月６日　環境省令第16号）による
	1,2-ジクロロエタン	
	1,1-ジクロロエチレン	
	シス-1,2-ジクロロエチレン	
	1,3-ジクロロプロペン	
	ジクロロメタン	
	テトラクロロエチレン	
	1,1,1-トリクロロエタン	
	1,1,2-トリクロロエタン	
	トリクロロエチレン	
	ベンゼン	
第２種特定有害物質（重金属等）	カドミウム及びその化合物	土壌溶出量調査 「土壌汚染対策法施行規則」第５条第３項第４号の規定に基づき、「環境大臣が定める土壌溶出量調査に係る測定方法」（平成15年３月６日　環境省令第18号）による 土壌含有量調査 「土壌汚染対策法施行規則」第５条第４項第２号の規定に基づき、「環境大臣が定める土壌含有量調査に係る測定方法」（平成15年３月６日　環境省令第19号）による
	六価クロム化合物	
	シアン化合物	
	水銀及びその化合物	
	セレン及びその化合物	
	鉛及びその化合物	
	砒素及びその化合物	
	ふっ素及びその化合物	
	ほう素及びその化合物	
第３種特定有害物質（農薬等）	シマジン	土壌溶出量調査 「土壌汚染対策法施行規則」第５条第３項第４号の規定に基づき、「環境大臣が定める土壌溶出量調査に係る測定方法」（平成15年３月６日　環境省令第18号）による
	チオベンカルブ	
	チウラム	
	ポリ塩化ビフェニル	
	有機りん化合物	

２．調査地点

調査地点は図－１に示すとおりである。

調査地点は、国際展示場の第１展示館周辺から３地点を選定している。



図－１　調査地点位置図

３．試料採取方法

土壌ガス採取は、ハンマードリル・ボーリングバーを用いてガス採取孔を掘削し、採取管と捕集バックによりガスを採取している。

土壌試料は、ボーリングマシンを用い、各調査地点において、0～5cm、5～50cm、1m～5mの７層より土壌を採取し混合している。

４．現地調査日

平成 20 年 5 月 8 日（木）

５．調査結果

(1) 第１種特定有害物質（土壌ガス調査）結果

全ての地点で、第１種特定有害物質の 11 項目は不検出（定量下限値未満）である。

(2) 第２種特定有害物質結果

土壌溶出量調査結果は、表－２に示すとおりである。

土壌溶出量９項目のうち、砒素については３地点全てが、ふっ素については２地点が基準値を上回っている。また、ほう素については、全ての地点で検出されているものの、基準値を下回っている。その他の６項目については、全ての地点で不検出または定量下限値未満である。

表－２　土壌溶出量調査結果

単位：mg/ℓ

項目	調査地点			基準値注)1	定量下限値
	No.1	No.2	No.3		
カドミウム及びその化合物	<0.001	<0.001	<0.001	0.01	0.001
六価クロム化合物	<0.01	<0.01	<0.01	0.05	0.01
シアン化合物	不検出	不検出	不検出	検出されないこと	0.1
水銀及びその化合物	<0.0005	<0.0005	<0.0005	0.0005	0.0005
セレン及びその化合物	<0.001	<0.001	<0.001	0.01	0.001
鉛及びその化合物	<0.005	<0.005	<0.005	0.01	0.005
砒素及びその化合物	0.016	0.012	0.048	0.01	0.001
ふっ素及びその化合物	1.1	0.73	0.91	0.8	0.01
ほう素及びその化合物	0.3	0.2	0.1	1	0.05

注)1:基準値とは、土壌汚染対策法の第２種特定有害物質の土壌溶出量基準を示す。
　2:網掛けは、基準値を上回っていることを示す。

土壌含有量調査結果は、表－３に示すとおりである。

土壌含有量９項目のうち､鉛及び砒素については､全ての地点で検出されているものの、基準値を下回っている。ふっ素及びほう素は、No.1 地点で検出されているものの、基準値を下回っている。No.2、No.3 地点では定量下限値未満である。

その他の５項目については、全ての地点で定量下限値未満である。

表－３　土壌含有量調査結果

単位：mg/kg

項目	調査地点			基準値注)	定量下限値
	No.1	No.2	No.3		
カドミウム及びその化合物	<1	<1	<1	150	<1
六価クロム化合物	<1	<1	<1	250	<1
シアン化合物	<5	<5	<5	50	<5
水銀及びその化合物	<0.05	<0.05	<0.05	15	<0.05
セレン及びその化合物	<1	<1	<1	150	<1
鉛及びその化合物	10	9	9	150	5
砒素及びその化合物	1	1	50	150	1
ふっ素及びその化合物	54	<50	<50	4000	<50
ほう素及びその化合物	8	<5	<5	4000	<5

注）基準値とは、土壌汚染対策法の第２種特定有害物質の土壌含有量基準を示す。

(3) 第３種特定有害物質結果

全ての地点で、第３種特定有害物質の５項目は不検出または定量下限値未満である。

資料８－１　工事中の廃棄物等の算出方法及び発生量

［本編 p.225 参照］

工事中の廃棄物等の発生量は、以下のように算出した。

１．現況施設解体工事

(1)　１期区域

・コンクリート

400（m^2）× 939（kg/m^2）／1,000　　400（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・アスファルト

400（m^2）×　74（kg/m^2）／1,000　　30（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・木くず（木材、樹木）

400（m^2）×　10（kg/m^2）／1,000　　4（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・金属くず

400（m^2）×　45（kg/m^2）／1,000　　20（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・混合廃棄物

400（m^2）×　21（kg/m^2）／1,000　　8（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

(2)　２期区域

・コンクリート

14,100（m^2）× 586（kg/m^2）／1,000　　8,300（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・アスファルト

14,100（m^2）×　47（kg/m^2）／1,000　　700（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・木くず（木材、樹木）

14,100（m^2）×　13（kg/m^2）／1,000　　200（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・金属くず

14,100（m^2）×　61（kg/m^2）／1,000　　900（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・混合廃棄物

14,100（m^2）×　15（kg/m^2）／1,000　　200（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

２．その他地表面舗装部除去工事

(1)　１期区域

・アスファルト

92,400（m^2）×　0.1（m）×2,400（kg/m^3）／1,000　　22,200（ｔ）
（延べ面積）　（想定舗装厚）　（単位体積重量）

(2)　２期区域

・アスファルト

27,400（m^2）×　0.1（m）×2,400（kg/m^3）／1,000　　6,600（ｔ）
（延べ面積）　（想定舗装厚）　（単位体積重量）

３．新施設建設工事

(1)　汚　泥

①　１期区域

7,750（本）×（π×（0.3（m））^{2}×21（m）　　46,000（m^3）
（杭数）　（杭の半径）　（杭の長さ）

②　２期区域

2,910（本）×（π×（0.3（m））^{2}×21（m）　　17,300（m^3）
（杭数）　（杭の半径）　（杭の長さ）

(2)　建設廃材

建設廃材の発生量は、表－１に示す用途別の原単位を用いて、以下のとおり推定した。

表－１　用途別原単位

新建築物用途	区　域	原単位調査結果	
		用途区分	原単位（kg/m^2）
アトラクション、遊具、レゴ展示館、シアター、便所	１期区域	その他（3,000m^{2}未満）	44
	２期区域		
飲食、商業、ゲーム	１期区域	店　舗（10,000m^{2}未満）	29
	２期区域	店　舗（ 6,000m^{2}未満）	43
管理・サービス	１期区域	事務所（10,000m^{2}未満）	34
	２期区域	事務所（ 1,000m^{2}未満）	49

出典）「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（社団法人 建築業協会，平成 24 年）

①　１期区域

・アトラクション、遊具、レゴ展示館、シアター、便所

34,800（m^2）×44（kg/m^2）／1,000　　1,500（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・飲食、商業、ゲーム

8,800（m^2）×29（kg/m^2）／1,000　　300（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・管理・サービス

8,300（m^2）×34（kg/m^2）／1,000　　300（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

合　計　＝ 1,500 ＋ 300 ＋ 300 ＝ 2,100（ｔ）

②　２期区域

・アトラクション、遊具、レゴ展示館、シアター、便所

16,200（m^2）×44（kg/m^2）／1,000　　700（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・飲食、商業、ゲーム

3,100（m^2）×43（kg/m^2）／1,000　　100（ｔ）
（延べ面積）　（原単位）

・管理・サービス

400（m^2）×49（kg/m^2）／1,000　　20（ｔ）

（延べ面積）　（原単位）

合　計　＝ 700 ＋ 100 ＋ 20 ＝ 820（ｔ）

資料８－２　供用時の廃棄物等の算出方法及び発生量

［本編 p.231 参照、資料編 p.234 参照］

供用時における廃棄物等の算出は、以下の手順で行った。

１．用途の設定

廃棄物等が発生する新施設の用途は、事業計画に基づき、レゴ展示館、シアター、飲食、商業、ゲーム、便所及び管理・サービス部門とした。

２．廃棄物等発生量の推定

(1)　商業以外の用途

①　廃棄物

商業以外の用途から発生する再利用できない廃棄物量は、表－１に示す用途別の廃棄物発生原単位を用いて、以下のとおり推定した。

表－１　廃棄物発生原単位

用　途　区　分	原単位の用途	廃　棄　物 発生原単位 (m^3/1000m^2・日)
レゴ展示館、シアター、ゲーム	文 化 施 設	1.0
飲　食	飲　食　店	1.5
便　所	共 用 施 設	0.1
管理・サービス部門	事務所ビル	1.0

出典)「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」(名古屋市，平成 21 年)

ア　１期区域供用時

・レゴ展示館、シアター、ゲーム

(4,000＋1,900＋400)(m^2) ÷1000×1.0(m^3/1000m^2・日)　　6.3(m^3/日)

(床面積)　　(原単位)

・飲　食

5,600(m^2) ÷1000×1.5(m^3/1000m^2・日)　　8.4(m^3/日)

(床面積)　　(原単位)

・便　所

1,700(m^2) ÷1000×0.1(m^3/1000m^2・日)　　0.2(m^3/日)

(床面積)　　(原単位)

・管理・サービス部門

8,300（m^2）÷1000×1.0（m^3/1000m^2・日）　　8.3（m^3/日）

（床面積）　　（原単位）

イ　全区域供用時

・レゴ展示館、シアター、ゲーム

（6,300＋（900＋900＋300））（m^2）÷1000×1.0（m^3/1000m^2・日）＝　8.4（m^3/日）

（1 期区域+2 期区域床面積）　　（原単位）

・飲　食

（5,600＋2,000）（m^2）÷1000×1.5（m^3/1000m^2・日）　　11.4（m^3/日）

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

・便　所

（1,700＋　700）（m^2）÷1000×0.1（m^3/1000m^2・日）　　0.3（m^3/日）

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

・管理・サービス部門

（8,300＋　400）（m^2）÷1000×1.0（m^3/1000m^2・日）　　8.7（m^3/日）

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

②　再利用対象物

商業以外の用途から発生する再利用対象物量は、表－２に示す用途別の再利用対象物発生原単位を用いて、以下のとおり推定した。

表－２　再利用対象物発生原単位

用　途　区　分	原単位の用途	再利用対象物発生原単位（m^3/1000m^2・日）
レゴ展示館、シアター、ゲーム	文化施設	1.5
飲　食	飲　食　店	2.0
便　所	共用施設	1.0
管理・サービス部門	事務所ビル	1.5

出典）「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」（名古屋市，平成 21 年）

ア　１期区域供用時

・レゴ展示館、シアター、ゲーム

（4,000＋1,900＋400）（m^2）÷1000×1.5（m^3/1000m^2・日）　　9.5（m^3/日）

（床面積）　　（原単位）

・飲　食

5,600（m^2）÷1000×2.0（m^3/1000m^2・日）　11.2（m^3/日）
（床面積）　（原単位）

・便　所

1,700（m^2）÷1000×1.0（m^3/1000m^2・日）　1.7（m^3/日）
（床面積）　（原単位）

・管理・サービス部門

8,300（m^2）÷1000×1.5（m^3/1000m^2・日）　12.5（m^3/日）
（床面積）　（原単位）

イ　全区域供用時

・レゴ展示館、シアター、ゲーム

（6,300＋（900＋900＋300））（m^2）÷1000×1.5（m^3/1000m^2・日）＝ 12.7（m^3/日）
（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

・飲　食

（5,600＋2,000）（m^2）÷1000×2.0（m^3/1000m^2・日）　15.2（m^3/日）
（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

・便　所

（1,700＋　700）（m^2）÷1000×1.0（m^3/1000m^2・日）　2.4（m^3/日）
（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

・管理・サービス部門

（8,300＋　400）（m^2）÷1000×1.5（m^3/1000m^2・日）　13.1（m^3/日）
（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）

(2)　商　業

商業から発生する廃棄物等の全体量は、表－３に示す種類別発生原単位を用いて、以下のとおり推定した。

また、商業から発生する廃棄物等の全体量から、廃棄物及び再利用対象物それぞれの発生量の推定は、「事業用建築物における廃棄物保管場所設置のあらまし」（名古屋市，平成21年）より、以下のとおりとした。

・廃　　棄　　物：生ごみ等及びその他可燃性廃棄物等

・再利用対象物：紙製廃棄物等、金属製廃棄物、ガラス製廃棄物及びプラスチック製廃棄物等

表－３　種類別発生原単位

種　　類	廃棄物等発生原単位（kg/m²・日）	見かけ比重（kg/m³）
紙製廃棄物等	0.208	100
金属製廃棄物	0.007	100
ガラス製廃棄物	0.006	100
プラスチック製廃棄物等	0.020	10
生ごみ等	0.169	550
その他可燃性廃棄物等	0.054	380

出典）「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」（名古屋市，平成21年）

①　１期区域供用時

・紙製廃棄物等

2,800（m^2）×0.208（kg/m^2・日）÷100　　5.8（m^3/日）：再利用対象物
（床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・金属製廃棄物

2,800（m^2）×0.007（kg/m^2・日）÷100　　0.2（m^3/日）：再利用対象物
（床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・ガラス製廃棄物

2,800（m^2）×0.006（kg/m^2・日）÷100　　0.2（m^3/日）：再利用対象物
（床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・プラスチック製廃棄物等

2,800（m^2）×0.020（kg/m^2・日）÷ 10 ＝ 5.6（m^3/日）：再利用対象物
（床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・生ごみ等

2,800（m^2）×0.169（kg/m^2・日）÷550　　0.9（m^3/日）：廃棄物
（床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・その他可燃性廃棄物等

2,800（m^2）×0.054（kg/m^2日）÷380　　0.4（m^3/日）：廃棄物

（床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

廃棄物発生量合計＝0.9＋0.4＝　1.3（m^3/日）

再利用対象物発生量合計＝5.8＋0.2＋0.2＋5.6＝ 11.8（m^3/日）

② 全区域供用時

・紙製廃棄物等

（2,800＋　800）（m^2）×0.208（kg/m^2・日）÷100　　7.5（m^3/日）：再利用対象物

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・金属製廃棄物

（2,800＋　800）（m^2）×0.007（kg/m^2・日）÷100　　0.3（m^3/日）：再利用対象物

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・ガラス製廃棄物

（2,800＋　800）（m^2）×0.006（kg/m^2・日）÷100　　0.2（m^3/日）：再利用対象物

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・プラスチック製廃棄物等

（2,800＋　800）（m^2）×0.020（kg/m^2・日）÷ 10 ＝ 7.2（m^3/日）：再利用対象物

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・生ごみ等

（2,800＋　800）（m^2）×0.169（kg/m^2・日）÷550　　1.1（m^3/日）：廃棄物

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

・その他可燃性廃棄物等

（2,800＋　800）（m^2）×0.054（kg/m^2・日）÷380　　0.5（m^3/日）：廃棄物

（1 期区域+2 期区域床面積）　（原単位）　（見かけ比重）

廃棄物発生量合計＝1.1＋0.5＝　1.6（m^3/日）

再利用対象物発生量合計＝7.5＋0.3＋0.2＋7.2＝ 15.2（m^3/日）

資料９－１　工事中における温室効果ガスの算出方法及び排出量

［本編 p.235,236 参照］

工事中における温室効果ガス排出量の算出は、以下の手順で行った。

１．建設機械の稼働

建設機械の動力は、燃料消費（軽油）と電力消費である。燃料消費による二酸化炭素排出量は、燃料消費量と燃料原単位から次式により算出した。

CO_2排出量（$kgCO_2$）＝燃料消費量（ℓ ）×燃料原単位（$kgCO_2$/ℓ ）

電力消費による二酸化炭素排出量は、電力消費量と電力原単位から次式により算出した。

CO_2排出量（$kgCO_2$）＝電力消費量（kWh）×電力原単位（$kgCO_2$/kWh）

なお、使用する建設機械の種類、台数、稼働時間及び稼働日数については、工事計画に基づき設定した。

建設機械の稼働に伴う二酸化炭素排出量の算出結果は、表－１及び表－２に示すとおりである。

表－１　建設機械の稼働に伴う CO_2 排出量（燃料消費による排出量）

【1 期区域】

建設機械等			定格出力	運転1時間あたり燃料消費率	運転1時間あたり燃料消費量	延べ稼働台数	1日あたり稼働時間	稼働率	延べ燃料消費量	燃料原単位	CO_2排出量
			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
機械名	諸元	燃料	(kW)	(ℓ/kWh)	=①×②/1.1 (ℓ/h)	(台日)	(h)		=③×④×⑤×⑥ (ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	⑦×⑧/1,000 (tCO_2)
バックホウ	0.4m³	軽油	64	0.175	10.2	2,700	8	0.61	134,395	2.58	347
	0.7m³	軽油	122	0.175	19.4	575	8	0.61	54,436	2.58	140
	1.2m³	軽油	202	0.175	32.1	50	8	0.61	7,832	2.58	20
油圧破砕機	0.7m³	軽油	122	0.175	19.4	50	8	0.61	4,734	2.58	12
パイルドライバ	100 t	軽油	123	0.085	9.5	2,500	8	0.59	112,100	2.58	289
クローラクレーン	100 t	軽油	184	0.089	14.9	3,125	8	0.80	298,000	2.58	769
コンクリートポンプ車	10 t	軽油	141	0.078	10.0	575	8	0.88	40,480	2.58	104
コンクリートミキサー車	10 t	軽油	213	0.059	11.4	2,100	8	0.84	160,877	2.58	415
ダンプトラック	10 t	軽油	235	0.050	10.7	1,225	8	0.78	81,791	2.58	211
トラッククレーン	25 t	軽油	250	0.044	10.0	775	8	0.71	44,020	2.58	114
	45 t	軽油	272	0.044	10.9	825	8	0.71	51,077	2.58	132
合計（CO_2総排出量）											2,553

【2 期区域】

建設機械等			定格出力	運転1時間あたり燃料消費率	運転1時間あたり燃料消費量	延べ稼働台数	1日あたり稼働時間	稼働率	延べ燃料消費量	燃料原単位	CO_2排出量
			①	②	③	④	⑤	⑥	⑦	⑧	
機械名	諸元	燃料	(kW)	(ℓ/kWh)	=①×②/1.1 (ℓ/h)	(台日)	(h)		=③×④×⑤×⑥ (ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	⑦×⑧/1,000 (tCO_2)
バックホウ	0.4m³	軽油	64	0.175	10.2	1,200	8	0.61	59,731	2.58	154
	0.7m³	軽油	122	0.175	19.4	600	8	0.61	56,803	2.58	147
	1.2m³	軽油	202	0.175	32.1	100	8	0.61	15,665	2.58	40
	1.6m³	軽油	260	0.175	41.4	250	8	0.61	50,508	2.58	130
	3.4m³	軽油	397	0.175	63.2	50	8	0.61	15,421	2.58	40
ガイヤ	0.7m³	軽油	122	0.175	19.4	100	8	0.61	9,467	2.58	24
油圧破砕機	0.7m³	軽油	122	0.175	19.4	100	8	0.61	9,467	2.58	24
	1.2m³	軽油	202	0.175	32.1	150	8	0.61	23,497	2.58	61
	1.6m³	軽油	260	0.175	41.4	225	8	0.61	45,457	2.58	117
	3.4m³	軽油	397	0.175	63.2	50	8	0.61	15,421	2.58	40
パイルドライバ	100 t	軽油	123	0.085	9.5	1,000	8	0.59	44,840	2.58	116
クローラクレーン	100 t	軽油	184	0.089	14.9	1,375	8	0.80	131,120	2.58	338
コンクリートポンプ車	10 t	軽油	141	0.078	10.0	550	8	0.88	38,720	2.58	100
コンクリートミキサー車	10 t	軽油	213	0.059	11.4	900	8	0.84	68,947	2.58	178
ダンプトラック	10 t	軽油	235	0.050	10.7	1,700	8	0.78	113,506	2.58	293
トラッククレーン	25 t	軽油	250	0.044	10.0	525	8	0.71	29,820	2.58	77
	45 t	軽油	272	0.044	10.9	175	8	0.71	10,835	2.58	28
合計（CO_2総排出量）											1,907

注)1:「定格出力」及び「運転 1 時間あたり燃料消費率」は、「平成 24 年度版　建設機械等損料表」（一般社団法人日本建設機械施工協会，平成 24 年）に示された値を用い、「稼働率」は、同書に示された年間標準運転日数及び使用日数から算出した。

2:「運転 1 時間あたり燃料消費量」は、「運転 1 時間あたり燃料消費率」が日常保守点検等に必要な油脂及び消耗品の経費を燃料換算して含んだ数値であるため、油脂及び消耗品の燃料換算経費を 1 割と仮定し、1.1 で除した数値を用いた。

3:「燃料原単位」は、「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」（平成 11 年政令第 143 号）別表第 1 より算出した。

表－２　建設機械の稼働に伴う CO_2 排出量（電力消費による排出量）

実排出係数の場合

建設機械等				定格出力 ①	延べ稼働台数 ②	1日稼働時間 ③	延べ電力消費量 ④	電力原単位 ⑤	CO_2排出量
区　域	機械名	諸元	ｴﾈﾙｷﾞｰの種類	(kWh)	(台日)	(h)	=①×②×③ (kWh)	($kgCO_2$/kWh)	④×⑤/1,000 (tCO_2)
1期区域	タワークレーン	120tm	電気	70.5	200	8	112,800	0.518	58
	工事用ＥＬＶ	1t未満	電気	15.0	200	8	24,000	0.518	12
	溶接機	200V	電気	25.0	500	8	100,000	0.518	52
	照明	100V	電気	0.1	4,500	8	3,600	0.518	2
		200V	電気	0.5	500	8	2,000	0.518	1
1期合計（CO_2総排出量）									126
2期区域	タワークレーン	120tm	電気	76.0	275	8	167,200	0.518	87
	工事用ＥＬＶ	1t未満	電気	15.0	150	8	18,000	0.518	9
	溶接機	200V	電気	25.0	250	8	50,000	0.518	26
	照明	100V	電気	0.1	2,250	8	1,800	0.518	1
		200V	電気	0.5	250	8	1,000	0.518	1
2期合計（CO_2総排出量）									123

調整後排出係数の場合

建設機械等				定格出力 ①	延べ稼働台数 ②	1日稼働時間 ③	延べ電力消費量 ④	電力原単位 ⑤	CO_2排出量
区　域	機械名	諸元	ｴﾈﾙｷﾞｰの種類	(kWh)	(台日)	(h)	=①×②×③ (kWh)	($kgCO_2$/kWh)	④×⑤/1,000 (tCO_2)
1期区域	タワークレーン	120tm	電気	70.5	200	8	112,800	0.469	53
	工事用ＥＬＶ	1t未満	電気	15.0	200	8	24,000	0.469	11
	溶接機	200V	電気	25.0	500	8	100,000	0.469	47
	照明	100V	電気	0.1	4,500	8	3,600	0.469	2
		200V	電気	0.5	500	8	2,000	0.469	1
1期合計（CO_2総排出量）									114
2期区域	タワークレーン	120tm	電気	76.0	275	8	167,200	0.469	78
	工事用ＥＬＶ	1t未満	電気	15.0	150	8	18,000	0.469	8
	溶接機	200V	電気	25.0	250	8	50,000	0.469	23
	照明	100V	電気	0.1	2,250	8	1,800	0.469	1
		200V	電気	0.5	250	8	1,000	0.469	0
2期合計（CO_2総排出量）									112

注）電力原単位は、「電気事業者別の CO_2 排出係数（2011 年度実績）」（環境省，平成 24 年）に示された中部電力株式会社の値を用いた。

２．建設資材の使用

(1)　建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算出

建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算定にあたっては、資材が製造されるときに排出される二酸化炭素が、使用する資材に内包されているものと考え、当該工事で使用される資材の製造に係る二酸化炭素排出量は、工事計画及び表－３に示す原単位より、次式により算出した。

$$CO_2\text{排出量（kg}CO_2\text{）} = \text{資材の使用量（kg）} \times \text{資材の排出原単位（kg}CO_2\text{/kg）}$$

表－３　資材の CO_2 排出原単位の例（土木学会公表値 1995 年）

分類項目	原単位 注)	分類項目	原単位 注)
(1) 砂利・採石	0.00565	(6) アルミニウム（サッシ相当品）	7.44 ※
(2) 砕　石	0.00693	(7) 陶磁器（建設用）	0.689
(3) 木　材		(8) ガラス（板ガラス相当品）	1.782
(3.1) 製材品	0.1089	(9) プラスチック製品	1.804
(3.2) 合　板	0.1903 ※	(10) アスファルト	
(4) セメント		(10.1) アスファルト	0.1030 ※
(4.1) ポルトランドセメント	0.836 ※	(10.2) 舗装用アスファルト混合物	0.0414 ※
(4.2) 高炉スラグ　45%混入 高炉セメント	0.495 ※	(11) ゴム（タイヤ）	4.40
		(12) 塗　装	1.657
(4.3) 生コンクリート	311.3 ※		
(5) 鉄　鋼			
(5.1) 高炉製熱間圧延鋼材	1.507 ※		
(5.2) 電炉製棒鋼・型網	0.469 ※		

注）※がない場合は、建築学会により発表された原単位値を引用している。※は積上げる方式で、より詳細な原単位を算出したものである。単位は［kg CO_2/kg］。ただし、生コンクリートは［kg CO_2/m^3］である。

建設資材の使用に伴う二酸化炭素排出量の算出結果は、表－４に示すとおりである。

表－４(1)　建設資材の使用に伴う CO_2 排出量

【1期区域】

分類項目		資材の使用量 ① (kg, m^3)	資材の排出原単位 ② ($kgCO_2/kg$, $kgCO_2/m^3$)	CO_2排出量 ①×② ($kgCO_2$)
砂利・採石		8	0.00565	0
砕石		68	0.00693	0
木　材	製材品	22	0.1089	2
	合　板	14	0.1903	3
セメント	ポルトランドセメント	114	0.836	95
	高炉スラブ　45%混入 高炉セメント	6	0.495	3
	生コンクリート	2,000	311.3	622,600
鉄　鋼	高炉製熱間圧延鋼材	88	1.507	133
	電炉製棒鋼・型鋼	62	0.469	29
アルミニウム（サッシ相当品）		1	7.44	11
陶磁器（建設用）		1	0.689	0
ガラス（板ガラス相当品）		4	1.782	7
プラスチック製品		2	1.804	4
アスファルト	アスファルト	4	0.1030	0
	舗装用アスファルト 混合物	5,011,875	0.0414	207,492
塗　装		1	1.657	2
合　　計　（CO_2総排出量）				830,381

注)1:生コンクリートの使用量の単位は「m^3」、それ以外は「kg」である。
　2:生コンクリートの排出原単位の単位は「$kgCO_2/m^3$」、それ以外は「$kgCO_2/kg$」である。

表－４(2)　建設資材の使用に伴う CO_2 排出量

【2 期区域】

分類項目		資材の使用量 ① (kg, m^3)	資材の排出原単位 ② ($kgCO_2/kg$, $kgCO_2/m^3$)	CO_2排出量 ①×② ($kgCO_2$)
砂利・採石		1	0.00565	0
砕石		10	0.00693	0
木　材	製材品	19	0.1089	2
	合　板	13	0.1903	2
セメント	ポルトランドセメント	102	0.836	85
	高炉スラブ　45%混入高炉セメント	3	0.495	2
	生コンクリート	4,550	311.3	1,416,415
鉄　鋼	高炉製熱間圧延鋼材	112	1.507	169
	電炉製棒鋼・型鋼	63	0.469	30
アルミニウム（サッシ相当品）		2	7.44	12
陶磁器（建設用）		11	0.689	7
ガラス（板ガラス相当品）		4	1.782	7
プラスチック製品		2	1.804	4
アスファルト	アスファルト	1	0.1030	0
	舗装用アスファルト混合物	1,963,125	0.0414	81,273
塗　装		1	1.657	2
合　計　(CO_2総排出量)				1,498,010

注)1:生コンクリートの使用量の単位は「m^3」、それ以外は「kg」である。
　2:生コンクリートの排出原単位の単位は「$kgCO_2/m^3$」、それ以外は「$kgCO_2/kg$」である。

(2)　建築用断熱材の建設現場における現場発泡時の温室効果ガス排出量

建築用断熱材として使用される硬質ウレタンフォーム用発泡剤に使用される温室効果ガスの排出量は、次式により算出した。

現場発泡時 1･1･1･2-テトラフルオロエタン（HFC-134a）排出量（kg）
＝HFC-134a の使用量（kg）×発泡時漏洩率（%）

CO_2 換算排出量（$kgCO_2$）
＝現場発泡時 HFC-134a 排出量（kg）×1,300［地球温暖化係数］

発泡時漏洩率は、「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果　HFC 等 3 ガス分科会報告書」（環境省，平成 18 年）より 10%とした。

建築用断熱材の建築現場における現場発泡時の温室効果ガス排出量の算出結果は、表－５に示すとおりである。

表－５　建築用断熱材の建築現場における現場発泡時の温室効果ガス排出量

【1 期区域】

分類項目		HFC-134aの使用量 ① (kg)	現場発泡時の漏洩率 ② (%)	現場発泡時の漏洩量 ③=①×② (kg)	HFC-134aの 地球温暖化係数 ④	CO_2換算排出量 ③×④ (kgCO_2)
現場発泡ウレタンフォーム	外装PC	0.40	10	0.040	1,300	52
	ACWスパンドレル	0.10	10	0.010	1,300	13
	スラブ下RC面	0.50	10	0.050	1,300	65
合　計　(CO_2総排出量)						130

【2 期区域】

分類項目		HFC-134aの使用量 ① (kg)	現場発泡時の漏洩率 ② (%)	現場発泡時の漏洩量 ③=①×② (kg)	HFC-134aの 地球温暖化係数 ④	CO_2換算排出量 ③×④ (kgCO_2)
現場発泡ウレタンフォーム	外装PC	0.32	10	0.032	1,300	42
	ACWスパンドレル	0.08	10	0.008	1,300	10
	スラブ下RC面	0.50	10	0.050	1,300	65
合　計　(CO_2総排出量)						117

３．建設資材等の運搬

建設資材、廃棄物及び人の運搬・輸送に伴う自動車の走行に起因する温室効果ガスの排出量は、次式により算出した。

CO_2排出量（kg）＝燃料使用量（ℓ ）×CO_2排出係数（kg/ℓ ）

メタン（CH_4）排出量（kg）（CO_2換算）

＝燃料使用量（ℓ ）×CH_4排出係数（kg/ℓ ）（CO_2換算）

一酸化二窒素（N_2O）排出量（kg）（CO_2換算）

＝燃料使用量（ℓ ）×N_2O 排出係数（kg/ℓ ）（CO_2換算）

ただし、燃料使用量は次式により設定した。

燃料使用量（ℓ ）＝車種別燃料種別走行量（km）×車種別燃料消費原単位（ℓ /km）

ここで、車種別燃料消費原単位は、車種別燃費（表－６）の逆数（1/燃費）とし、燃料種類別の温室効果ガス排出係数は、車種別に表－７の数値を用いた。

なお、使用する工事関係車両の車種区分別台数及び走行量は、工事計画に基づき設定した。

表－６　車種別燃費の例

輸　送　の　区　分		燃　費　(km/ℓ)	
燃　料	最大積載量 (kg)	営業用	自家用
ガソリン	軽 貨 物 車	9.33	10.3
	～1,999	6.57	7.15
	2,000kg以上	4.96	5.25
軽　　油	～999	9.32	11.9
	1,000～1,999	6.19	7.34
	2,000～3,999	4.58	4.94
	4,000～5,999	3.79	3.96
	6,000～7,999	3.38	3.53
	8,000～9,999	3.09	3.23
	10,000～11,999	2.89	3.02
	12,000～16,999	2.62	2.74

出典）「貨物輸送事業者に行わせる貨物の輸送に係るエネルギーの使用量の算定の方法」（平成 18 年経済産業省告示第 66 号）

表－７　自動車の走行による車種ごとの温室効果ガス排出係数

車　種	排出係数（CO_2換算）				
	燃料の種類	単　位	CO_2	CH_4	N_2O
乗用車	ガソリン	$tCO_2/k\ell$	2.32	0.00136	0.0547
バ　ス				0.00408	0.0758
軽自動車				0.00257	0.0758
普通貨物車				0.00350	0.0576
小型貨物				0.00565	0.0644
軽貨物車				0.00231	0.0713
特殊用途車				0.00565	0.0906
乗用車	軽　油	$tCO_2/k\ell$	2.62	0.000350	0.0181
バ　ス				0.00112	0.0242
普通貨物車				0.00117	0.0287
小型貨物車				0.00131	0.0596
特殊用途車				0.00109	0.0310
	液化石油ガス (LPG)	tCO_2/ℓ	3.00	0.00229	0.0923
		$tCO_2/k\ell$	1.68	0.00128	0.0517
		tCO_2/m^3	0.00600	0.00000458	0.000185
天然ガス車	都市ガス(13A)	tCO_2/m^3	0.00236	-	-

出典）「平成 16 年度 PRTR 届出外排出量の推計方法」（経済産業省・環境省，平成 18 年）

建設資材等の運搬に伴う二酸化炭素排出量及び同様に算出したメタン並びに一酸化二窒素排出量（いずれも二酸化炭素に換算）の算出結果は、表－８～10 に示すとおりである。

表－８　建設資材等の運搬に伴う CO_2 排出量

【1 期区域】

車種分類等			車種別燃料種別走行量 ①	延べ車両台数 ②	車種別燃費 ③	燃料使用量 ④=①×②/③	CO_2排出係数 ⑤	CO_2排出量 ④×⑤/1,000
車　種	輸送の区分（最大積載量kg）	燃　料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(t CO_2)
中型車	8,000～ 9,900	軽　油	50	14,550	3.09	235,437	2.62	617
大型車	12,000～ 16,999	軽　油	100	25,200	2.62	961,832	2.62	2,520
小型貨物車	～ 1,999	ガソリン	50	18,375	6.57	139,840	2.32	324
乗用車	～ 1,999	ガソリン	50	33,700	7.15	235,664	2.32	547
合　計　（CO_2総排出量）								4,008

【2 期区域】

車種分類等			車種別燃料種別走行量 ①	延べ車両台数 ②	車種別燃費 ③	燃料使用量 ④=①×②/③	CO_2排出係数 ⑤	CO_2排出量 ④×⑤/1,000
車　種	輸送の区分（最大積載量kg）	燃　料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(t CO_2)
中型車	8,000～ 9,900	軽　油	50	10,275	3.09	166,262	2.62	436
大型車	12,000～ 16,999	軽　油	100	21,650	2.62	826,336	2.62	2,165
小型貨物車	～ 1,999	ガソリン	50	20,575	6.57	156,583	2.32	363
乗用車	～ 1,999	ガソリン	50	34,150	7.15	238,811	2.32	554
合　計　（CO_2総排出量）								3,518

表－９　建設資材等の運搬に伴うメタン排出量（CO_2 換算）

【1 期区域】

車種分類等			車種別燃料種別走行量 ①	延べ車両台数 ②	車種別燃費 ③	燃料使用量 ④=①×②/③	CH_4排出係数（CO_2換算） ⑤	CO_2換算排出量 ④×⑤/1,000
車　種	輸送の区分（最大積載量kg）	燃　料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(t CO_2)
中型車	8,000～ 9,900	軽　油	50	14,550	3.09	235,437	0.00117	0.275
大型車	12,000～ 16,999	軽　油	100	25,200	2.62	961,832	0.00117	1.125
小型貨物車	～ 1,999	ガソリン	50	18,375	6.57	139,840	0.00565	0.790
乗用車	～ 1,999	ガソリン	50	33,700	7.15	235,664	0.00136	0.321
合　計　（CH_4総排出量：CO_2換算）								3

【2 期区域】

車種分類等			車種別燃料種別走行量 ①	延べ車両台数 ②	車種別燃費 ③	燃料使用量 ④=①×②/③	CH_4排出係数（CO_2換算） ⑤	CO_2換算排出量 ④×⑤/1,000
車　種	輸送の区分（最大積載量kg）	燃　料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(t CO_2)
中型車	8,000～ 9,900	軽　油	50	10,275	3.09	166,262	0.00117	0.195
大型車	12,000～ 16,999	軽　油	100	21,650	2.62	826,336	0.00117	0.967
小型貨物車	～ 1,999	ガソリン	50	20,575	6.57	156,583	0.00565	0.885
乗用車	～ 1,999	ガソリン	50	34,150	7.15	238,811	0.00136	0.325
合　計　（CH_4総排出量：CO_2換算）								2

表－10　建設資材等の運搬に伴う一酸化二窒素排出量（CO_2換算）

【1期区域】

車種分類等			車種別燃料種別走行量 ①	延べ車両台数 ②	車種別燃費 ③	燃料使用量 ④=①×②/③	N_2O排出係数（CO_2換算） ⑤	CO_2換算排出量 ④×⑤/1,000
車　種	輸送の区分（最大積載量kg）	燃　料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(t CO_2)
中型車	8,000～ 9,900	軽　油	50	14,550	3.09	235,437	0.0287	7
大型車	12,000～ 16,999	軽　油	100	25,200	2.62	961,832	0.0287	28
小型貨物車	～ 1,999	ガソリン	50	18,375	6.57	139,840	0.0644	9
乗用車	～ 1,999	ガソリン	50	33,700	7.15	235,664	0.0547	13
合　計　（N_2O総排出量：CO_2換算）								57

【2期区域】

車種分類等			車種別燃料種別走行量 ①	延べ車両台数 ②	車種別燃費 ③	燃料使用量 ④=①×②/③	N_2O排出係数（CO_2換算） ⑤	CO_2換算排出量 ④×⑤/1,000
車　種	輸送の区分（最大積載量kg）	燃　料	(km/台)	(台)	(km/ℓ)	(ℓ)	($kgCO_2$/ℓ)	(t CO_2)
中型車	8,000～ 9,900	軽　油	50	10,275	3.09	166,262	0.0287	5
大型車	12,000～ 16,999	軽　油	100	21,650	2.62	826,336	0.0287	24
小型貨物車	～ 1,999	ガソリン	50	20,575	6.57	156,583	0.0644	10
乗用車	～ 1,999	ガソリン	50	34,150	7.15	238,811	0.0547	13
合　計　（N_2O総排出量：CO_2換算）								52

4．廃棄物の発生

工事中における廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量は、廃棄物の焼却、埋立の区分に応じ、次式により算出した。

CO_2排出量（$kgCO_2$）＝廃プラスチックの焼却処理量（t）
×CO_2排出係数（$kgCO_2$/t）

CH_4排出量（$kgCH_4$）＝紙くず、木くずの埋立処理量（t）
×CH_4排出係数（$kgCH_4$/t）

N_2O排出量（kgN_2O）＝廃プラスチック、紙くず、木くずの焼却処理量（t）
×N_2O排出係数（kgN_2O/t）

温室効果ガス排出量（$kgCO_2$）［CO_2換算］
＝CO_2排出量（$kgCO_2$）＋CH_4排出量（$kgCH_4$）×21［地球温暖化係数］
＋N_2O排出量（kgN_2O）×310［地球温暖化係数］

廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量の排出係数は、「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」（平成11年政令第143号）に基づき、廃棄物の種類別・処分方法別に、表－11のとおりに設定した。

表－11　廃棄物の種類別・処分方法別の排出係数

廃棄物の種類	焼却による CO_2排出係数 ($kgCO_2/t$)	焼却による CH_4排出係数 ($kgCH_4/t$) [$kgCO_2$/ｔ換算]	埋立による CH_4排出係数 ($kgCH_4/t$) [$kgCO_2$/ｔ換算]	焼却による N_2O排出係数 (kgN_2O/t) [$kgCO_2$/ｔ換算]
一般廃棄物（連続燃焼式焼却施設）	-	0.00095[0.02]	-	0.0567[17.6]
廃プラスチック	2,550	-	-	0.17　[52.7]
紙くず	-	-	136[2,856]	0.010 [3.1]
木くず	-	-	151[3,171]	0.010 [3.1]

工事中における廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量の算出結果は、表－12 に示すとおりである。

表－12　廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量（工事中）

【1 期区域】

処分方法	分類項目		廃棄物の焼却・埋立処理量 ① (ｔ)	焼却・埋立による排出係数 ② (kg/ｔ)	地球温暖化係数 ③	CO_2換算排出量 ①×②×③/1,000 (ｔCO_2)	合計 (ｔCO_2)
焼却	CO_2	廃プラスチック	60	2,550	1	153	153
	N_2O	廃プラスチック	60	0.17	310	3.2	4
		紙くず	40	0.010	310	0.12	
		木くず	70	0.010	310	0.22	
埋立	CH_4	紙くず	40	136	21	114	336
		木くず	70	151	21	222	
合計（CO_2総排出量）							493

【2 期区域】

処分方法	分類項目		廃棄物の焼却・埋立処理量 ① (ｔ)	焼却・埋立による排出係数 ② (kg/ｔ)	地球温暖化係数 ③	CO_2換算排出量 ①×②×③/1,000 (ｔCO_2)	合計 (ｔCO_2)
焼却	CO_2	廃プラスチック	10	2,550	1	26	26
	N_2O	廃プラスチック	10	0.17	310	0.53	1
		紙くず	10	0.010	310	0.03	
		木くず	10	0.010	310	0.03	
埋立	CH_4	紙くず	10	136	21	29	61
		木くず	10	151	21	32	
合計（CO_2総排出量）							88

注）廃棄物の焼却・埋立処理量は、本編第 7 章「廃棄物等」表 2-7-3（本編 p.228）に示す建設廃材の発生量から再資源化量を減じた値について、「建築系混合廃棄物の原単位調査報告書」（社団法人　建築業協会, 平成 23 年）に示す平成 21 年における品目別中間処理量の構成比（廃プラスチック：12%、紙くず：7%、木くず：13%）により算出した値とした。

資料９－２　存在・供用時における温室効果ガスの算出方法及び排出量

［本編 p.240,241 参照］

存在・供用時における温室効果ガス排出量及び吸収、固定量の算出は、以下の手順で行った。

１．新施設の存在・供用

(1)　エネルギーの使用に伴い発生する二酸化炭素排出量の算出

新施設の存在・供用において、電力及び熱量の消費に起因して排出される二酸化炭素の量は、次式により算出した。

CO_2排出量（$kgCO_2$/年 又は tCO_2/年）

＝Σ｛エネルギー種類別年間消費量（A/年）×CO_2排出係数（$kgCO_2$/A 又は tCO_2/A)｝

A：エネルギー量の単位

エネルギー種類別の二酸化炭素排出係数は表－１に示すとおりとし、新施設の存在・供用に伴う二酸化炭素排出量の算出結果は、表－２に示すとおりである。

表－１　エネルギー種類別の CO_2排出係数

燃料の種類	単位	CO_2排出係数
電　気	kWh	0.518 $kgCO_2$/kWh 注)1 [0.469 $kgCO_2$/kWh]
都市ガス	Nm^3	2.23　$kgCO_2/Nm^3$ 注)2

注)1:「電気事業者別の CO_2排出係数（2011 年度実績)」（環境省，平成 24 年）に示されている中部電力株式会社の電力原単位を示した。[ ]内は、CDM システムを活用した調整後排出係数を示す。

2:「地球温暖化対策の推進に関する法律施行令」に基づき算出した。

表－２　エネルギーの使用に伴う CO_2 排出量

【1 期区域供用時】

用　　途	単位	エネルギー消費量 ① (kWh/年) (Nm^3/年)	CO_2排出係数 ② ($kgCO_2$/kWh) ($kgCO_2/Nm^3$)	CO_2排出量 ①×② (tCO_2/年)	合　計 (tCO_2/年)
電　気	(kWh)	8,263,306	0.518 [0.469]	4,280 [3,875]	4,867 [4,462]
都市ガス	(Nm^3)	263,276	2.23	587	

【全区域供用時】

用　　途	単位	エネルギー消費量 ① (kWh/年) (Nm^3/年)	CO_2排出係数 ② ($kgCO_2$/kWh) ($kgCO_2/Nm^3$)	CO_2排出量 ①×② (tCO_2/年)	合　計 (tCO_2/年)
電　気	(kWh)	11,500,000	0.518 [0.469]	5,957 [5,394]	6,774 [6,211]
都市ガス	(Nm^3)	366,400	2.23	817	

注）電気の CO_2 排出係数、CO_2 排出量及び合計の欄に示す上段の数値は実排出係数、下段は調整後排出係数を用いた数値である。

(2)　新施設の存在に伴い発生する温室効果ガス排出量の算出

建築用断熱材として使用される硬質ウレタンフォーム用発泡剤から、存在に伴い発生される温室効果ガス（HFC）の排出量は、次式により算出した。

温室効果ガスの排出量（kg/年）＝使用される対象物質の量（kg）×排出割合（%）

排出割合は、「温室効果ガス排出量算定に関する検討結果　HFC 等 3 ガス分科会報告書」（環境省，平成 18 年）によると、初期充填量のうち 10%が製造初年度に排出され、残りは 4.5%ずつ 20 年かけて使用時に全量排出されるとされている。ここでは、製造後 2～20 年の排出割合 4.5%を用いて算出した。

新施設の存在に伴い発生する温室効果ガス排出量の算出結果は、表－３に示すとおりである。

表－３　新施設の存在に伴い発生する温室効果ガスの排出量

【1期区域存在時】

分類項目		HFC-134aの使用量 ① (kg)	排出割合 ② (%/年)	HFC-134aの 地球温暖化係数 ③	CO_2換算排出量 ①×②×③ ($kgCO_2$/年)
現場発泡 ｳﾚﾀﾝﾌｫｰﾑ	外装PC	0.40	4.5	1,300	23
	ACWスパンドレル	0.10	4.5	1,300	6
	スラブ下RC面	0.50	4.5	1,300	29
合　計	(CO_2総排出量)				58

【全区域存在時】

分類項目		HFC-134aの使用量 ① (kg)	排出割合 ② (%/年)	HFC-134aの 地球温暖化係数 ③	CO_2換算排出量 ①×②×③ ($kgCO_2$/年)
現場発泡 ｳﾚﾀﾝﾌｫｰﾑ	外装PC	0.72	4.5	1,300	42
	ACWスパンドレル	0.18	4.5	1,300	11
	スラブ下RC面	1.00	4.5	1,300	59
合　計	(CO_2総排出量)				112

２．新施設関連自動車交通の発生・集中

新施設の供用に伴い発生・集中する自動車交通に起因する温室効果ガスの排出量は、次式により算出した。

CO_2排出量（kg）＝燃料使用量（ℓ ）×CO_2排出係数（kg/ℓ ）

CH_4排出量（kg）（CO_2換算）＝燃料使用量（ℓ ）×CH_4排出係数（kg/ℓ ）（CO_2換算）

N_2O 排出量（kg）（CO_2換算）＝燃料使用量（ℓ ）×N_2O 排出係数（kg/ℓ ）（CO_2換算）

ただし、燃料使用量は、次式により設定した。

燃料使用量（ℓ /年）

＝車種別燃料種別走行量（km/年）×車種別燃料消費原単位（ℓ /km）

＝新建築物関連車両年間発生集中交通量（台 TE/年）×走行量（km）

×車種別燃料消費原単位（ℓ /km）

ここで、走行量（km）は、第４回 中京都市圏パーソントリップ調査における周辺小ゾーンからのアクセス距離 40km（平均値）とした。車種別燃料消費原単位（ℓ /km）は、車種別燃費（資料９－１　表－６（p.224）参照）の逆数とし、燃料種類別の温室効果ガス排出係数は、車種別に資料９－１　表－７（p.224）の数値を用いた。

また、年間の発生集中交通量は、施設利用車両については 407,804 台[注)] とし、荷捌き車両については、事業計画より、１日当たり 20 台、年間 7,300 台とした。（資料１－２（p.3 及び p.8）参照）

新施設関連自動車交通の発生・集中に伴う二酸化炭素排出量及び同様に算出したメタン並びに一酸化二窒素排出量（いずれも二酸化炭素に換算）の算出結果は、表－４～６に示すとおりである。

表－４　新施設関連自動車交通の発生・集中に伴う CO_2 排出量

車種分類等				車種別燃料種別走行量 ① (km/台)	年間発生集中交通量 ② (台)	車種別燃費 ③ (km/ℓ)	燃料使用量 ④=①×②/③ (ℓ)	CO_2排出係数 ⑤ (kgCO_2/ℓ)	CO_2排出量 ④×⑤/1,000 (t CO_2)
用途区分	車　種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃　料						
施設利用車両	乗用車	～　1,999	ガソリン	40	407,804	7.15	2,281,421	2.32	5,293
荷捌き車両	小型貨物車	2,000～　3,999	軽　油	40	7,300	4.58	63,755	2.62	167
合　計　（CO_2総排出量）									5,460

表－５　新施設関連自動車交通の発生・集中に伴うメタン排出量（CO_2換算）

車種分類等				車種別燃料種別走行量 ① (km/台)	年間発生集中交通量 ② (台)	車種別燃費 ③ (km/ℓ)	燃料使用量 ④=①×②/③ (ℓ)	CH_4排出係数 (CO_2換算) ⑤ (kgCO_2/ℓ)	CO_2換算排出量 ④×⑤/1,000 (t CO_2)
用途区分	車　種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃　料						
施設利用車両	乗用車	～　1,999	ガソリン	40	407,804	7.15	2,281,421	0.00136	3.103
荷捌き車両	小型貨物車	2,000～　3,999	軽　油	40	7,300	4.58	63,755	0.00131	0.084
合　計　（CH_4総排出量：CO_2換算）									3

表－６　新施設関連自動車交通の発生・集中に伴う一酸化二窒素排出量（CO_2換算）

車種分類等				車種別燃料種別走行量 ① (km/台)	年間発生集中交通量 ② (台)	車種別燃費 ③ (km/ℓ)	燃料使用量 ④=①×②/③ (ℓ)	N_2O排出係数 (CO_2換算) ⑤ (kgCO_2/ℓ)	CO_2換算排出量 ④×⑤/1,000 (t CO_2)
用途区分	車　種	輸送の区分 (最大積載量kg)	燃　料						
施設利用車両	乗用車	～　1,999	ガソリン	40	407,804	7.15	2,281,421	0.0547	125
荷捌き車両	小型貨物車	2,000～　3,999	軽　油	40	7,300	4.58	63,755	0.0596	4
合　計　（N_2O総排出量：CO_2換算）									129

注）本事業は、１期区域、２期区域と段階的に供用する計画であるが、安全側の予測を行うため、施設利用交通量は、１ 期区域のみが供用した時点で、全区域が供用した場合と同数の交通量となるものとした。このため、２期区域が完成し、全区域が供用した後も、交通量は変わらないものとした。

３．廃棄物の発生

新施設の供用に伴い発生する廃棄物に起因する温室効果ガスの排出量は、以下のように算出した。

(1)　種類別廃棄物発生量の算出

①　商業以外（レゴ展示館、シアター、ゲーム、飲食、便所及び管理・サービス部門）

存在・供用時における廃棄物等発生量の予測結果より、焼却処理が想定される廃棄物を算出した。この結果は、表－７に示すとおりである。（廃棄物等発生量の予測結果は、本編第７章「廃棄物等」表 2-7-5（本編 p.233）参照）

表－７　商業以外から発生する廃棄物発生量

【1 期区域供用時】

単位：m^3/日

用　途　区　分	廃棄物発生量 （焼却処理量）
レゴ展示館、シアター、ゲーム	6
飲　食	8
便　所	0
管理・サービス部門	8
合　　計	23

【全区域供用時】

単位：m^3/日

用　途　区　分	廃棄物発生量 （焼却処理量）
レゴ展示館、シアター、ゲーム	8
飲　食	11
便　所	0
管理・サービス部門	9
合　　計	29

注)1:焼却処理量＝廃棄物等発生量－再資源化量

2:端数処理により、種類別廃棄物等発生量の割合とこれらの合計は一致しない。

廃棄物の種類別発生量は、「名古屋市　第 4 次　一般廃棄物処理基本計画（計画期間：平成 20 年度～平成 32 年度）」（名古屋市，平成 20 年）における平成 18 年度のごみ・資源の内訳割合（表－８）を用いて、表－９のとおり推定した。

表－８　平成 18 年度のごみ・資源の内訳割合

単位：％

種　　類	発生量割合	
	廃　棄　物	再利用対象物
紙製廃棄物等	23.8	28.6
金属製廃棄物	0.0	7.1
ガラス製廃棄物	0.0	
プラスチック製廃棄物等	7.1	
生ごみ等	16.7	4.8
その他可燃性廃棄物等	11.9	0.0
合　　計	59.5	40.5

注）端数処理により、種類別廃棄物等発生量の割合とこれらの合計は一致しない。

表－９　商業以外における廃棄物発生量

【1 期区域供用時】

種　　類	総廃棄物量 ① (m^3/日)	廃棄物 発生割合 ② (%)	種類別 廃棄物量 ③=①×②/59.5 (m^3/日)	比　重 ④ (kg/m^3)	発生重量 ③×④ (kg/日)
紙製廃棄物等	23	23.8	9.28	100	928
金属製廃棄物		0.0	0.00	100	0
ガラス製廃棄物		0.0	0.00	100	0
プラスチック製廃棄物等		7.1	2.77	10	28
生ごみ等		16.7	6.51	550	3,581
その他可燃性廃棄物等		11.9	4.64	380	1,763
合　　計	23	59.5	23.20	－	6,300

【全区域供用時】

種　　類	総廃棄物量 ① (m^3/日)	廃棄物 発生割合 ② (%)	種類別 廃棄物量 ③=①×②/59.5 (m^3/日)	比　重 ④ (kg/m^3)	発生重量 ③×④ (kg/日)
紙製廃棄物等	29	23.8	11.52	100	1,152
金属製廃棄物		0.0	0.00	100	0
ガラス製廃棄物		0.0	0.00	100	0
プラスチック製廃棄物等		7.1	3.44	10	34
生ごみ等		16.7	8.08	550	4,444
その他可燃性廃棄物等		11.9	5.76	380	2,189
合　　計	29	59.5	28.80	－	7,819

注）比重は、「事業用建築物における廃棄物保管場所及び再利用の対象となる物の保管場所設置に関する基準」（名古屋市，平成 21 年）を用いて設定した。

② 商　業

存在･供用時における廃棄物等発生量の予測結果より､焼却処理が想定される廃棄物は、再利用対象物ではない生ごみ等及びその他可燃性廃棄物等とした。これらの発生量は、表－10 に示すとおりである。（廃棄物等発生量の予測結果は、資料８－２（p.212）参照）

表－10　商業における廃棄物発生量

【1 期区域供用時】

種　　類	専用面積 ① (m^2)	廃棄物 発生原単位 ② (kg/m^2・日)	発生重量 ①×② (kg/日)
生ごみ等	2,800	0.169	473
その他可燃性廃棄物等		0.054	151
合　　計			624

【全区域供用時】

種　　類	専用面積 ① (m^2)	廃棄物 発生原単位 ② (kg/m^2・日)	発生重量 ①×② (kg/日)
生ごみ等	3,600	0.169	608
その他可燃性廃棄物等		0.054	194
合　　計			802

③　種類別廃棄物発生量

種類別廃棄物発生量は、前述①及び②より、表－11 に示すとおり算出された。

表－11　種類別廃棄物発生量

【1 期区域供用時】

単位：kg/日

廃棄物等の種類		商　業　以　外	商　　業	合　　計
可燃ごみ（一般廃棄物）		6,272	624	6,896
	紙製廃棄物等	928	0	928
	生ごみ等	3,581	473	4,054
	その他可燃性廃棄物等	1,763	151	1,914
プラスチック製廃棄物等		28	0	28
合　　計		6,300	624	6,924

【全区域供用時】

単位：kg/日

廃棄物等の種類		商　業　以　外	商　　業	合　　計
可燃ごみ（一般廃棄物）		7,785	802	8,587
	紙製廃棄物等	1,152	0	1,152
	生ごみ等	4,444	608	5,052
	その他可燃性廃棄物等	2,189	194	2,383
プラスチック製廃棄物等		34	0	34
合　　計		7,819	802	8,621

(2)　廃棄物の発生に伴う温室効果ガスの年間排出量

存在・供用時における廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量は、表－12 に示すとおりである。

なお、廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量の排出係数は、資料９－１　表－11（p.227）に示すとおりである。

表－12　廃棄物の発生に伴う温室効果ガス排出量（存在・供用時）

【1期区域供用時】

分類項目		廃棄物の焼却処理量 ① （t）	焼却による排出係数 ② (kg/t)	地球温暖化係数 ③	CO_2換算排出量 ①×②×③/1,000 (tCO_2)	合計 (tCO_2)
CO_2	廃プラスチック	10	2,560	1	26	26
CH_4	一般廃棄物（全連続燃焼方式）	2,517	0.00096	21	0	0
N_2O	一般廃棄物（全連続燃焼方式）	2,517	0.0565	310	44	45
	廃プラスチック	10	0.17	310	1	
合計（CO_2総排出量）						71

【全区域供用時】

分類項目		廃棄物の焼却処理量 ① （t）	焼却による排出係数 ② (kg/t)	地球温暖化係数 ③	CO_2換算排出量 ①×②×③/1,000 (tCO_2)	合計 (tCO_2)
CO_2	廃プラスチック	12	2,560	1	32	32
CH_4	一般廃棄物（全連続燃焼方式）	3,134	0.00096	21	0	0
N_2O	一般廃棄物（全連続燃焼方式）	3,134	0.0565	310	55	56
	廃プラスチック	12	0.17	310	1	
合計（CO_2総排出量）						88

注）廃棄物の焼却処理量は、日あたり発生量を 365 倍して算出した。

４．緑化・植栽による二酸化炭素の吸収・固定量

(1)　樹　木

高木・中低木の年間総二酸化炭素吸収量は、「大気浄化植樹マニュアル」（独立行政法人環境再生保全機構，平成 18 年）に示された樹種・樹高別の単木の年間総二酸化炭素吸収量を用いて、本数を乗じることにより算出した。

樹種・樹高別の単木の年間総二酸化炭素吸収量は、表－13 に示すとおりである。これを用いると、現在想定している樹木からの二酸化炭素吸収量は、表－14 に示すとおりである。

表－13　単木の年間総 CO_2 吸収量（総光合成量、U_{CO2}）概算量

単位：$kgCO_2$/年

DBHまたはD_0（cm）	樹高（m）	落葉広葉樹高木	常緑広葉樹高木	中・低木
2	2～ 2	18	11	2
3	2～ 2	32	21	5
4	3～ 3	53	35	11
5	3～ 3	70	53	14
10	4～ 5	250	180	53
15	6～ 7	530	320	140
20	8～10	700	530	-
25	10～13	1100	700	-
30	12～16	1400	1100	-
40	16～21	2500	1800	-
50	20～25	3500	2500	-

注)1:高木は DBH（胸高直径）、中・低木は D_0（根元直径）を用いる。
　2:樹高は、（強度の剪定を受けているもの）～（剪定の軽微なもの）を示す。
出典）「大気浄化植樹マニュアル」（独立行政法人　環境再生保全機構，平成 18 年）

表－14　緑化･植栽による CO_2 の吸収･固定量（高木・中低木）

【1 期区域存在時】

区　分	樹　種	樹　高 （m）	単木の年間総CO_2吸収量 ① （$kgCO_2$/年）	植栽本数 ② （本）	緑化・植栽による年間総CO_2吸収量 ①×②/1,000 （tCO_2/年）
落葉広葉樹高中木	イチョウ	3	53	90	5
	アキニレ	3	53	90	5
	タイワンフウ	3	53	90	5
	サルスベリ	2	53	10	1
常緑広葉樹高中木	アラカシ	3	35	90	3
	ウバメガシ	3	35	90	3
	クスノキ	3	35	90	3
	ゲッケイジュ	2	35	10	0
	サザンカ	2	35	10	0
	ツバキ	2	35	10	0
	ヤマモモ	2	35	10	0
中・低木	アジサイ	1	5	2,600	13
	ハコネウツギ	1	5	2,600	13
	フヨウ	1	5	2,600	13
	キリシマツツジ	1	2	2,600	5
	ナワシログミ	1	2	2,600	5
	ヤツデ	1	2	2,600	5
合　計	（CO_2吸収量）				79

【全区域存在時】

区　　分	樹　　種	樹　高 (m)	単木の 年間総CO_2吸収量 ① ($kgCO_2$/年)	植栽本数 ② (本)	緑化・植栽による 年間総CO_2吸収量 ①×②/1,000 (tCO_2/年)
落葉広葉樹高中木	イチョウ	3	53	120	6
	アキニレ	3	53	120	6
	タイワンフウ	3	53	120	6
	サルスベリ	2	53	20	1
常緑広葉樹高中木	アラカシ	3	35	120	4
	ウバメガシ	3	35	120	4
	クスノキ	3	35	120	4
	ゲッケイジュ	2	35	20	1
	サザンカ	2	35	20	1
	ツバキ	2	35	20	1
	ヤマモモ	2	35	20	1
中・低木	アジサイ	1	5	3,600	18
	ハコネウツギ	1	5	3,600	18
	フヨウ	1	5	3,600	18
	キリシマツツジ	1	2	3,600	7
	ナワシログミ	1	2	3,600	7
	ヤツデ	1	2	3,600	7
合　　計	(CO_2吸収量)				110

(2)　地被植物

地被植物として、オオバジャノヒゲやコトネアスター等を約 12,800m^2 植える計画である。これらによる吸収量は、次式により算出した。ただし、植栽面積を葉面積とし、単位葉面積あたりの総二酸化炭素吸収量は、表－15 に示す落葉広葉樹高木、常緑広葉樹高木及び中低木の年間総二酸化炭素吸収量の平均値（3.5$kgCO_2/m^2$･年）とした。

【1 期区域存在時】

年間総 CO_2 吸収量（$kgCO_2$/年）

＝総葉面積（m^2）×単位葉面積あたりの総 CO_2 吸収量（$kgCO_2/m^2$･年）

＝9,200（m^2）×3.5（$kgCO_2/m^2$･年）

32（tCO_2/年）

【全区域存在時】

年間総 CO_2 吸収量（$kgCO_2$/年）

＝総葉面積（m^2）×単位葉面積あたりの総 CO_2 吸収量（$kgCO_2/m^2$・年）

＝12,800（m^2）×3.5（$kgCO_2/m^2$・年）

45（tCO_2/年）

表－15　樹木の単位葉面積あたりの年間総 CO_2 吸収量（例）

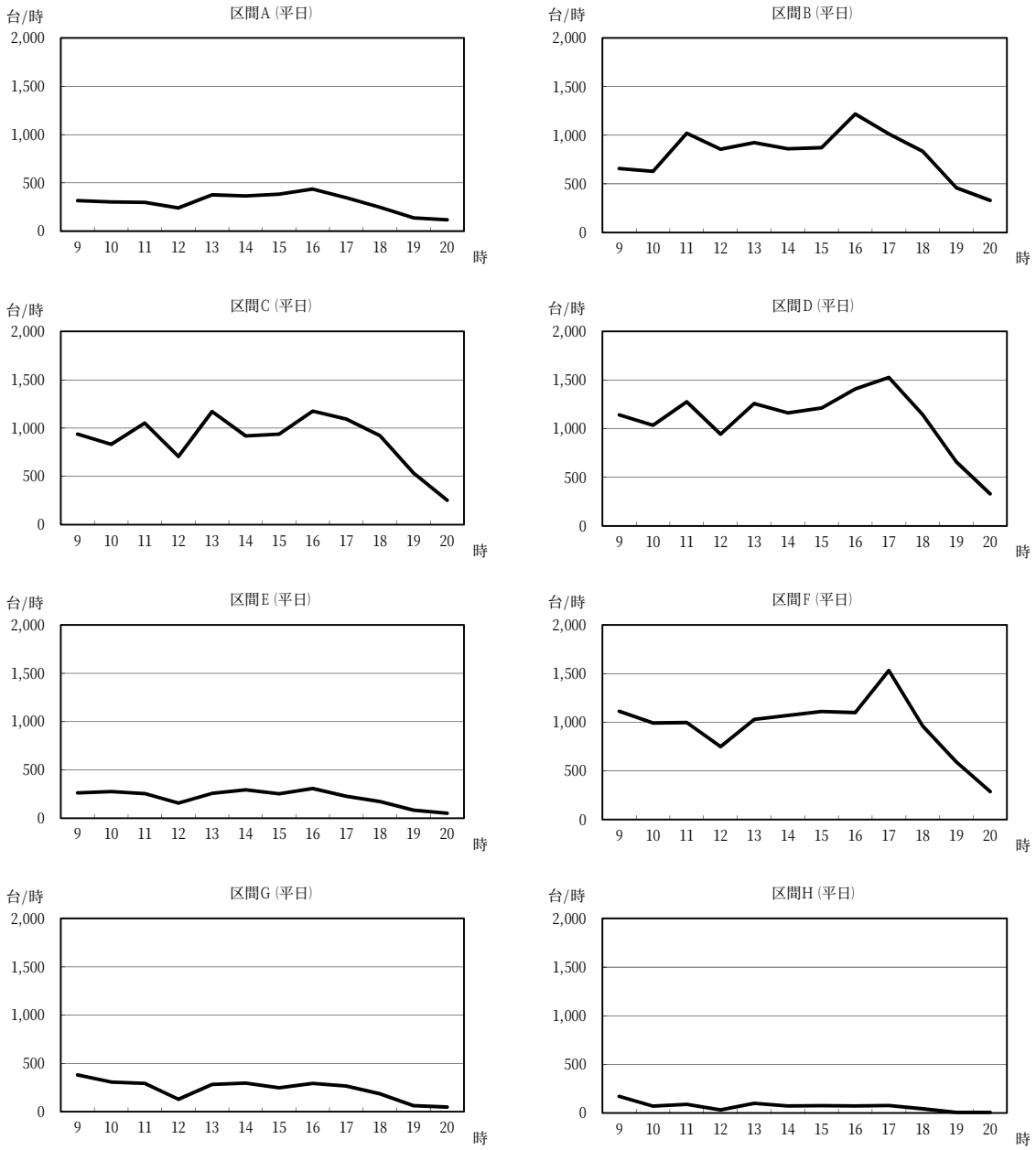
樹　　種	年間総CO_2吸収量	同　平均値
《落葉広葉樹高木》		3.5　$kgCO_2/m^2$・yr
ユリノキ	2.8　$kgCO_2/m^2$・yr	
オオシマザクラ	3.2	
エノキ	3.7	
《常緑広葉樹高木》		
クスノキ	3.2　$kgCO_2/m^2$・yr	
アラカシ	3.2	
トウネズミモチ	3.6	
《中低木》		
サンゴジュ	3.7　$kgCO_2/m^2$・yr	
ヒイラギモクセイ	4.1	
トベラ	3.7	
シャリンバイ	4.2	

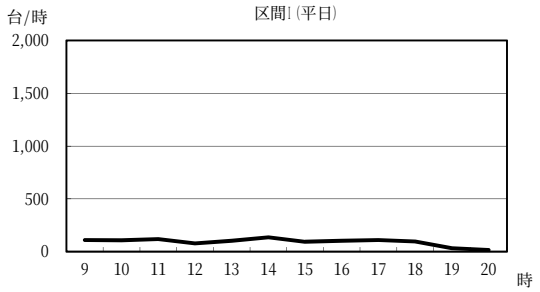
出典）「大気浄化植樹マニュアル」（独立行政法人　環境再生保全機構，平成 18 年）

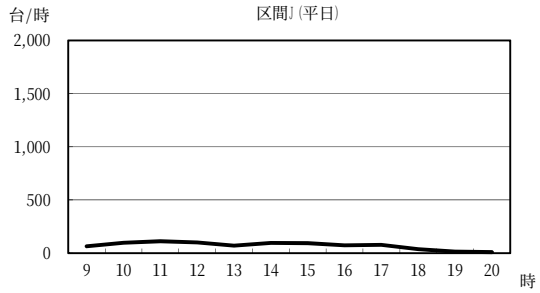
資料１０－１　自動車断面交通量の時間変動

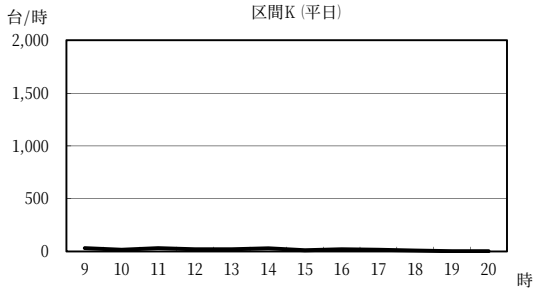
［本編 p.248 参照］

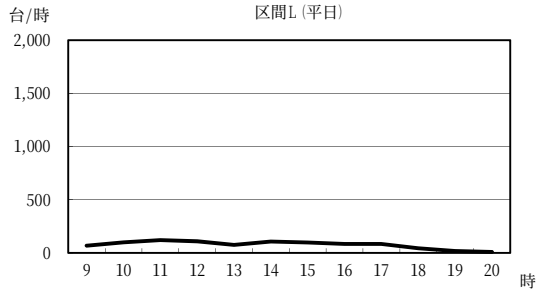
事業予定地周辺における区間断面（26 箇所）交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

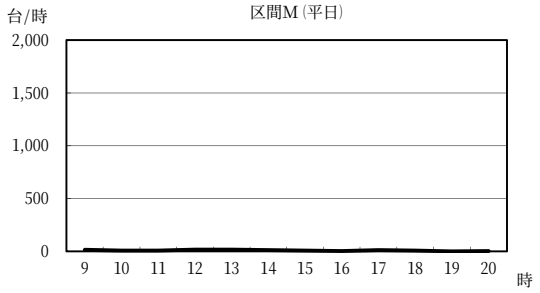


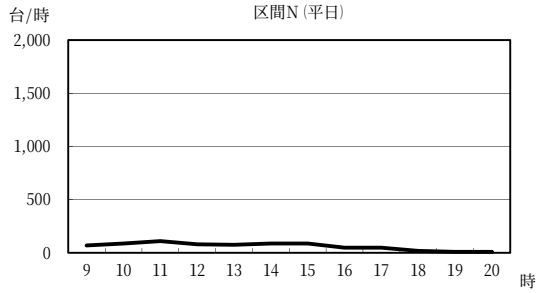

区間I（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

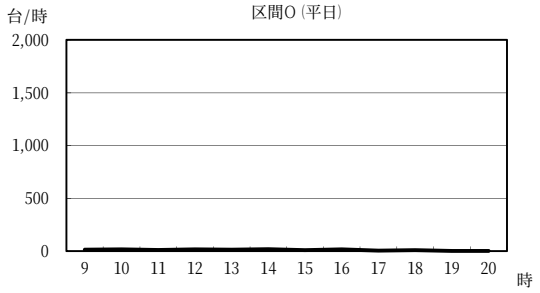

区間J（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

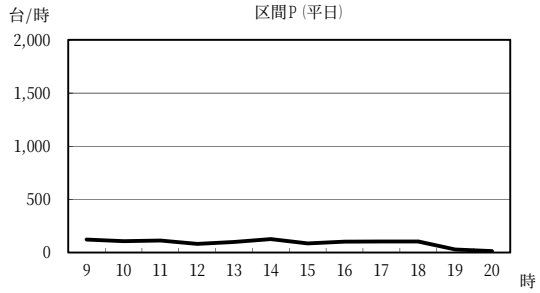

区間K（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

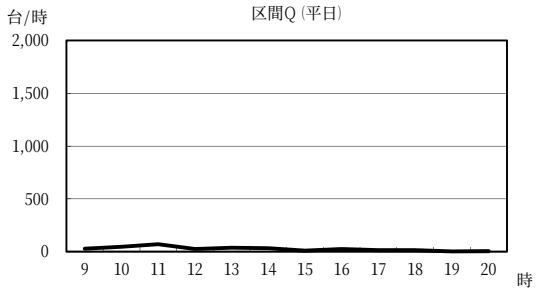

区間L（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

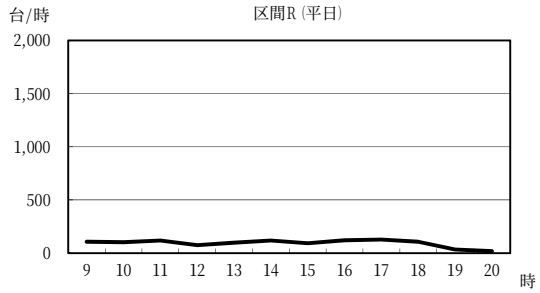

区間M（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

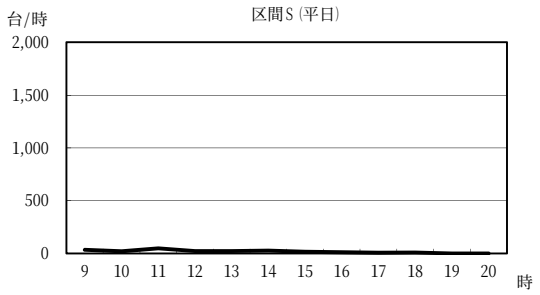

区間N（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

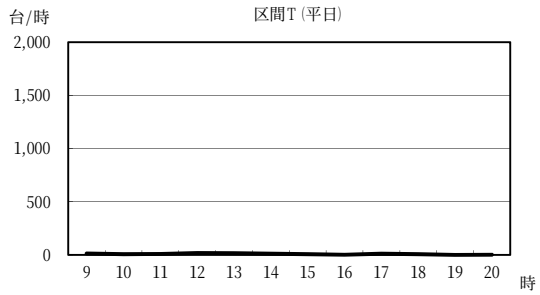

区間O（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

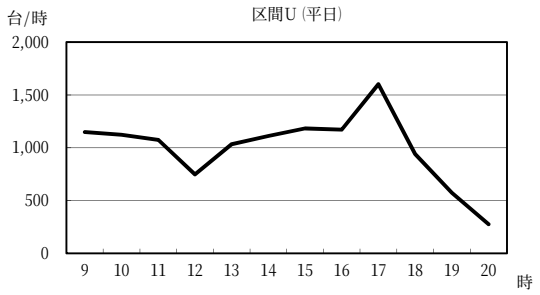

区間P（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

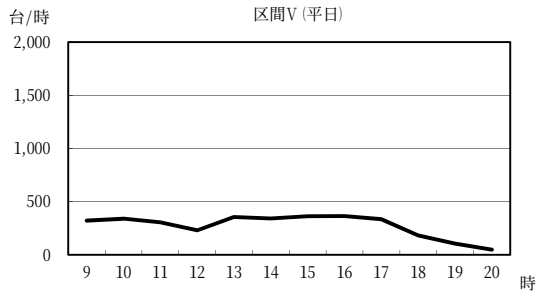

区間Q（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

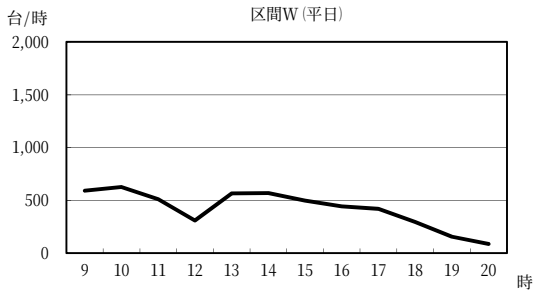

区間R（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

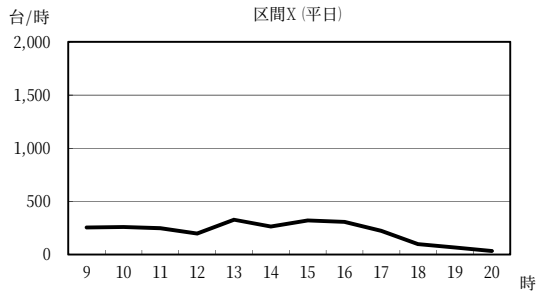

区間S（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

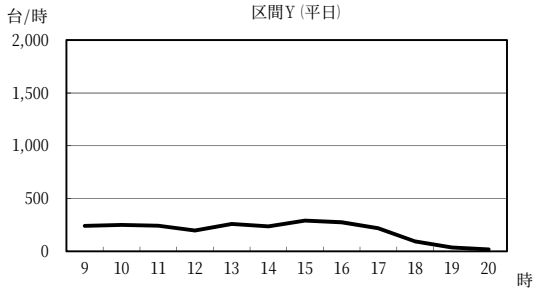

区間T（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

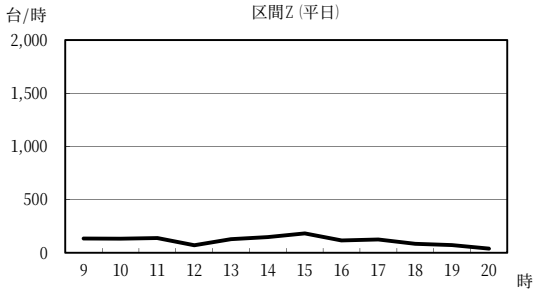

区間U（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

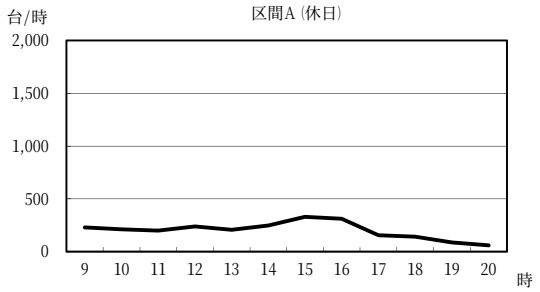

区間V（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

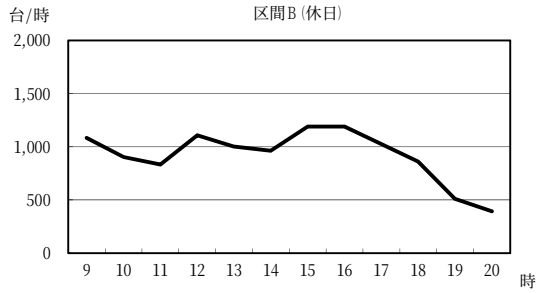

区間W（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

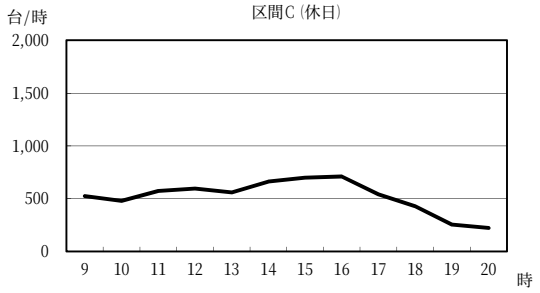

区間X（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

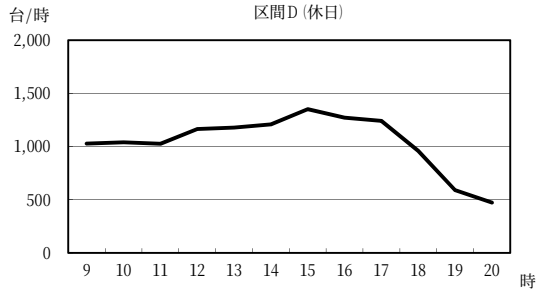

区間Y（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
時

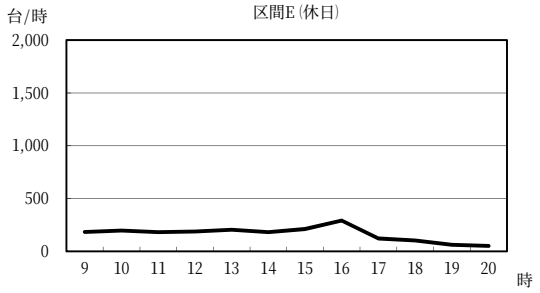

区間Z（平日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
時

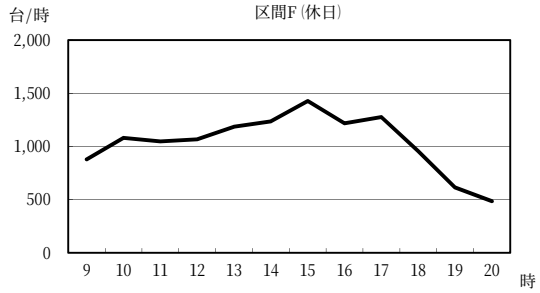

区間A（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

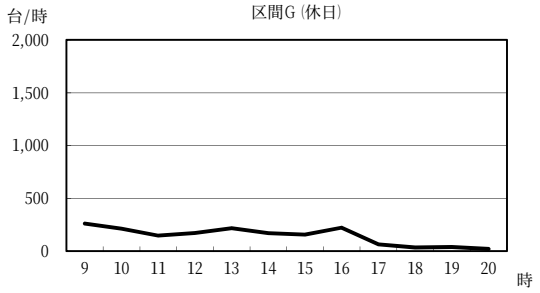

区間B（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

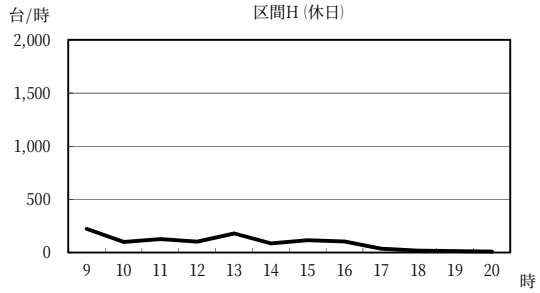

区間C（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

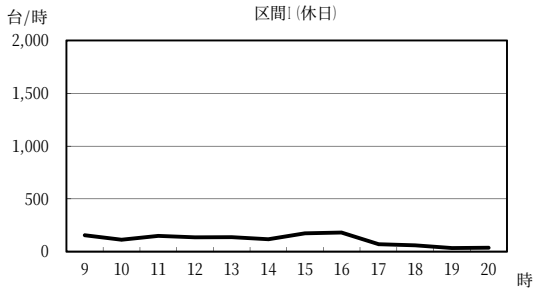

区間D（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

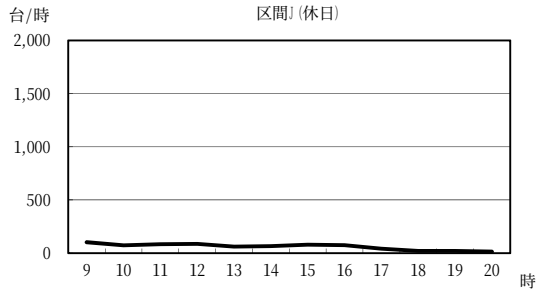

区間E（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

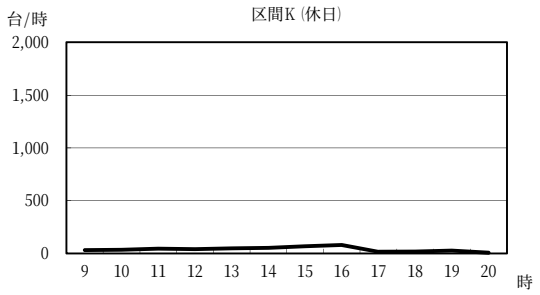

区間F（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

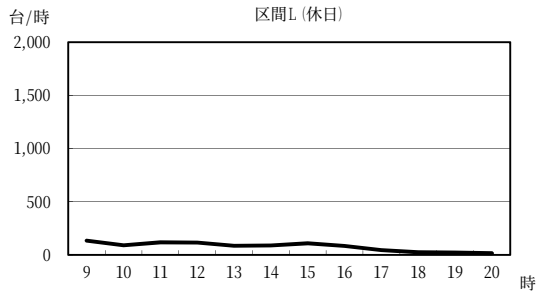

区間G（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

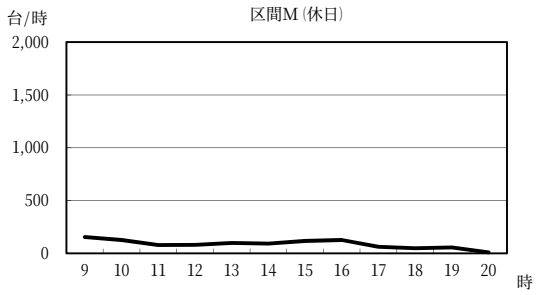

区間H（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

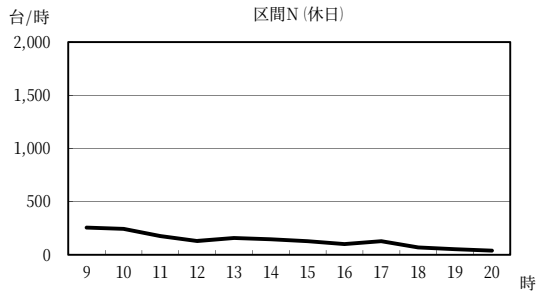

区間I（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

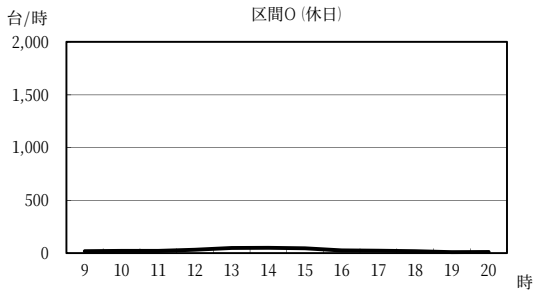

区間J（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

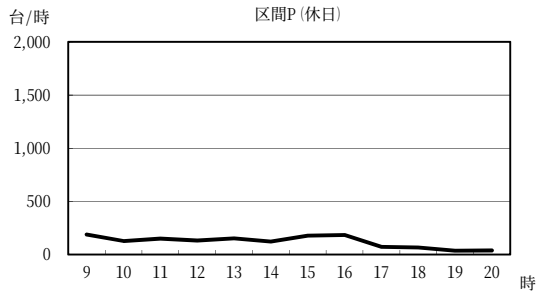

区間K（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

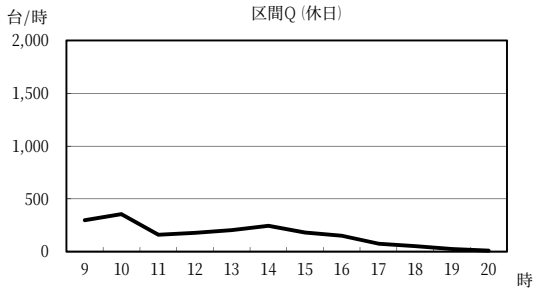

区間L（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

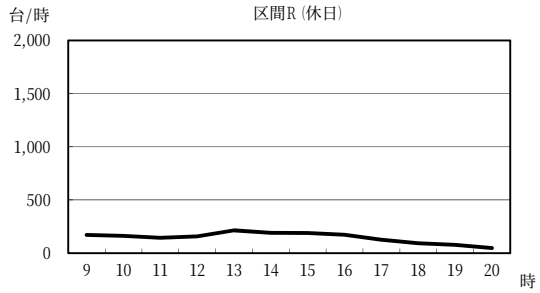

区間M（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

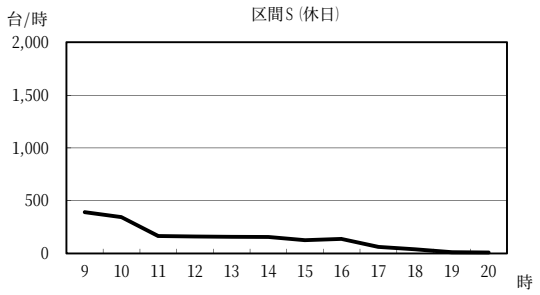

区間N（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

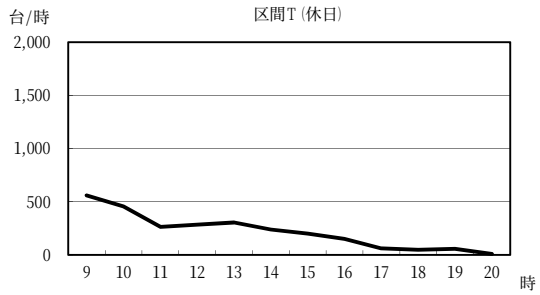

区間O（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

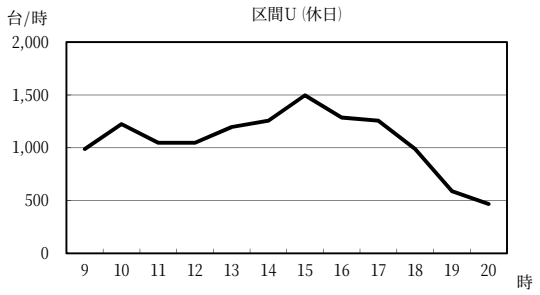

区間P（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

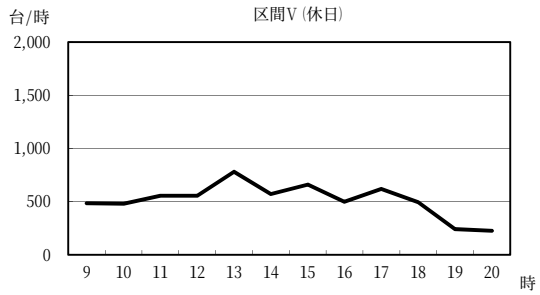

区間Q（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

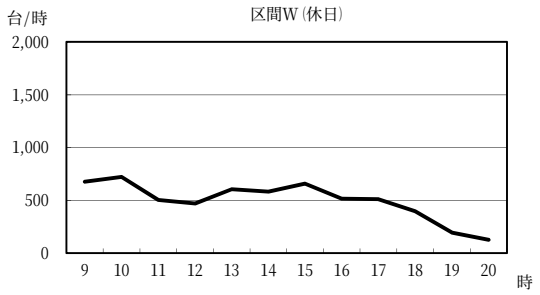

区間R（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

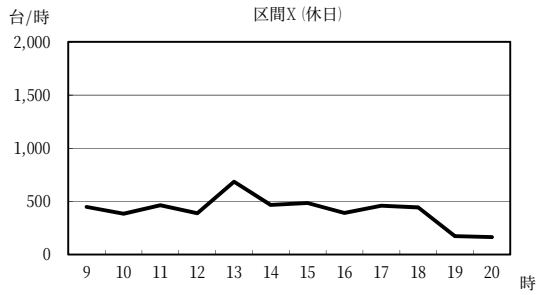

区間S（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

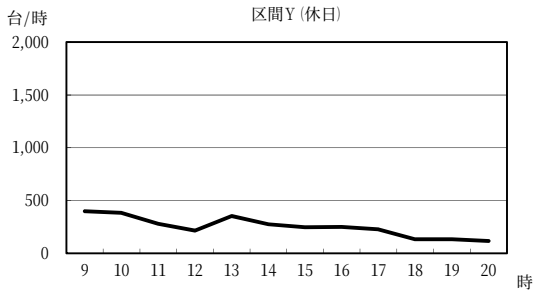

区間T（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時

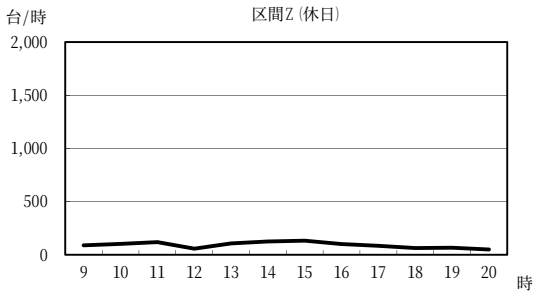

区間U（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時


区間V（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時


区間W（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時


区間X（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20
時


区間Y（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
時

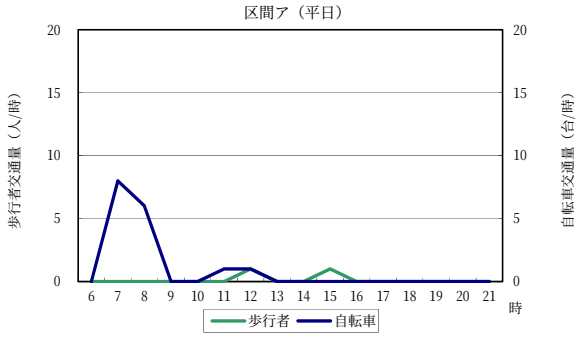

区間Z（休日）
台/時
2,000
1,500
1,000
500
0
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
時

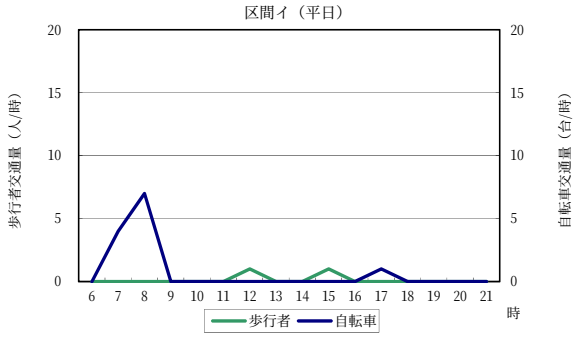
資料１０－２　歩行者及び自転車断面交通量の時間変動

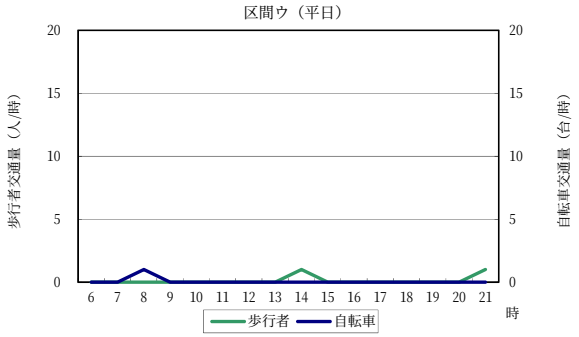
［本編 p.254 参照］

事業予定地周辺における区間断面（3 箇所）交通量の時間変動は、以下に示すとおりである。

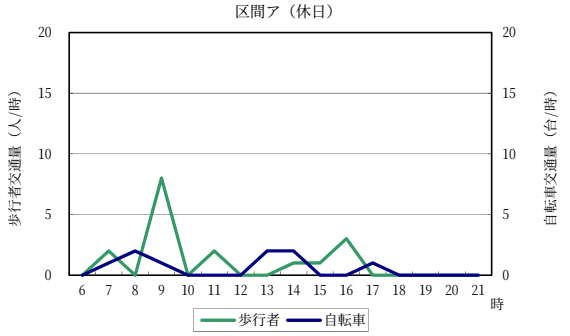
＜平日＞

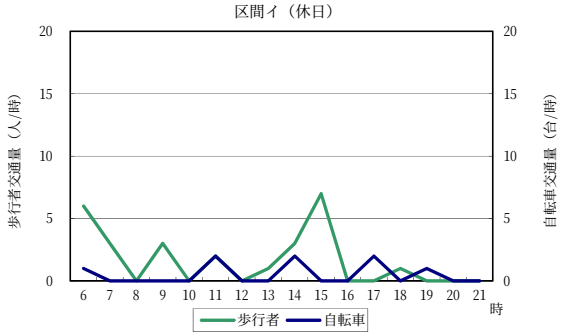


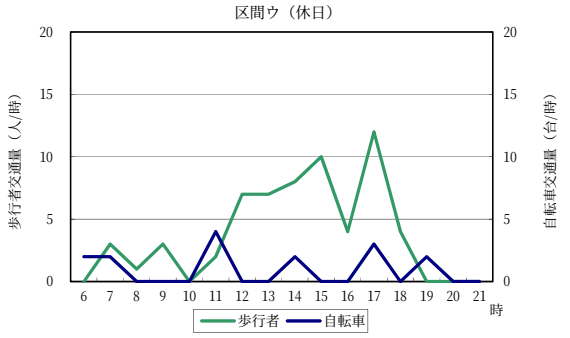




＜休日＞







本書に使用した地図は、名古屋市の承認を得て、名古屋都市計画基本図（平成22年度測量縮尺1/2,500、1/10,000、1/25,000）を複製して作成したものである。承認番号　平成25年　第46号

本書は、再生紙を使用している。